RELATORIO

N.º 69

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1918

(CINCOENTENARIO DE SUA FUNDAÇÃO)

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1918

RELATORIO

N.º 69

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1918

(CINCOENTENARIO DE SUA FUNDAÇÃO)

SÃO PAULO
CASA VANORDEN

1918

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas

DECORRENDO o anno de 1918, que assignala o feliz cincoentenario da fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, sejam nossas primeiras palavras, traçando esta exposição dos factos de mais importancia occorridos no exercicio social proximo findo, palavras de congratulações pelo notavel acontecimento que nos é dado commemorar, incontestavelmente um dos mais bellos e dignificantes que registra a historia do desenvolvimento social e economico do Estado de S. Paulo.

E' bem verdade que os grandes anniversarios são como pontos luminosos na historia de um povo: elles reflectem as glorias do seu passado e enchem de esperanças o seu futuro.

De facto, se a brilhante evolução da Companhia Paulista, no largo periodo de meio seculo de existencia, é obra para nos cumular de justa satisfacção, como directamente interessados em seu notavel exito financeiro, não é menos grato a todos nós, filhos e amigos desta

terra, podermos hoje constatar que nenhuma força, nenhum instrumento, nenhum feito vem collaborando mais efficientemente para a civilização e grandeza do Estado do que esta primeira grande empresa nascida da iniciativa paulista, sustentada pelo esforço paulista, dirigida pela exclusiva acção do genio paulista, tão certo é que o diagramma evolutivo de sua rêde ferrea e os graphicos representativos de seu trafego são documentos que por si só compõem, anno por anno, dia por dia, a marcha da riqueza e do progresso de S. Paulo nos ultimos cincoenta annos.

Assignalando estes factos, a Directoria está segura de prestar a mais digna homenagem que podem merecer os benemeritos fundadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e quantos têm vindo cooperando para que o emprehendimento nascido em 1868 se corporificasse na empresa que, pela regularidade de sua organização e de seu funccionamento, pelo relevo dos serviços prestados ao paiz e pelos magnificos elementos constitutivos de sua estructura technica, economica e financeira, representa obra verdadeiramente na altura de recommendar e ennobrecer a memoria de seus fautores.

Dentre estes é justo destacar o nome do Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho. Para pôr em evidencia o valor dos seus serviços, basta recordar os primeiros factos relativos á fundação da Companhia.

Foi o notavel estadista quem, exercendo então o cargo de Presidente da Provincia de S. Paulo, teve a iniciativa de promover a organização da empresa que devia construir a estrada de ferro de Jundiahy a Cam-

pinas, prolongamento da linha que a "*S. Paulo Railway Company*" acabára de construir, de Santos a Jundiahy, e abrira ao trafego publico em 1867.

Dado este primeiro e vigoroso impulso á nascente industria de transporte, em meio tão rico de energia como propicio á expansão das forças economicas, faltava entretanto quem se puzesse á testa do movimento, conjugando os contingentes esparsos e traçando a directriz a seguir, para que os elementos provinciaes se puzessem em actividade, gerando essa notavel série de empresas de caminhos de ferro que alguns annos mais tarde deviam retalhar o abençoado solo paulista, proporcionando ao factor primacial da producção as arterias que lhe faltavam para vehicular a sua riqueza.

Eis o gesto varonil que S. Paulo deve a Saldanha Marinho, e que o illustre estadista executou com a opportunidade, decisão e energia que para sempre recommendaram o seu nome ao reconhecimento dos Paulistas.

Chegada a linha ingleza a Jundiahy, era evidentemente para Campinas que se devia extender o seu primeiro prolongamento.

Representava então Campinas a capital agricola de S. Paulo, o municipio onde mais desenvolvida se apresentava a cultura do café, que, no segundo quartel do seculo passado, se começára a introduzir nos districtos do noroeste de S. Paulo, onde prosperára ao ponto de elevar-se a producção, em 1867, a 600.000 saccas.

Nestas condições, evidentemente a construcção da estrada de Jundiahy a Campinas não só se impunha como um emprehendimento de lucros certos, mas tambem como obra de palpitante necessidade publica,

pelas vantagens que havia de proporcionar á lavoura e ao commercio.

Basta dizer que o transporte, que então se fazia por meio de tropas de muares, custava cerca de 440 réis por arroba de café, ao passo que pela via ferrea a despesa poderia baixar a 140 réis, permittindo assim a economia de mais de 60 % em beneficio do productor.

A situação geral, entretanto, era das mais precarias para a realização de obra de tamanha monta. Estava o paiz a braços, havia já tres annos, com a campanha do Paraguay, que lhe custava pesadissimos sacrificios de sangue e de dinheiro. O cambio cahira a uma taxa miseravel; a desconfiança accentuava-se com a demora na terminação da guerra, impossibilitando o levantamento de qualquer emprestimo no extrangeiro.

A Provincia, é certo, estava prompta a garantir juros ao capital reclamado pela estrada, mas a promessa dessa garantia era desdenhada pela propria Companhia Ingleza, a que aliás muito interessava o prolongamento de sua linha, tendo ella chegado a declarar explicitamente que com tal garantia — nem entrava em discussão.

Em tão difficil conjunctura felizmente não desanimou o preclaro Presidente de S. Paulo, como se vai ver das proprias palavras com que, no Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial, a 2 de Fevereiro de 1868, historiou elle as medidas que tomou para a realização do magno desideratum.

Depois de se referir ás penosas circumstancias da época, escreveu Saldanha Marinho:

"Estacar ante estas difficuldades, dando sem mais estudo como impossivel presentemente a obra, e consentir que o credito da Provincia ficasse assim malbaratado, não seria de minha parte sómente um erro, seria uma falta grave que eu commetteria com offensa dos mais vitaes interesses da mesma Provincia.

Fiz o que me cumpria. Appellei para os Paulistas.

Não lhes faltava nem vontade, nem possibilidade, e portanto não podia ser inutil o appello.

Em uma reunião que convoquei na cidade de Campinas, e a que concorreu um grande numero dos mais grados cidadãos dalli, como desta Capital, de Santos e de outros logares, abri a subscripção para a formação de uma Companhia Paulista.

Achava-se presente o honrado e rico capitalista, sr. Barão de Itapetininga, e o seu nome foi o primeiro inscripto com 1.000 acções de 200$000 réis, sendo seguido com enthusiasmo pelos não menos dignos srs. Barão de Limeira, Senador Souza Queiroz, Souza Barros, Commendador Netto, Forjaz, Gavião Peixoto, Antonio Carlos, Aranhas, Amaraes, Aguiar de Barros, Aubertin, Fox, Wright e muitos outros cavalheiros, cada um dos quaes se empenhou sinceramente pela realização de um tão notavel melhoramento.

Com tal coadjuvação não era possivel que eu naufragasse no commettimento a que me atirei por amor da Provincia.

Nomeei para os pontos mais interessados no projectado melhoramento commissões dentre as pes-

soas mais gradas das diversas localidades, para que corresse geralmente a subscripção.

E quando incredulos annunciavam a perda de tantos esforços, protestava contra isso o mais bello e magnifico resultado.

Temos inscriptas até agora cerca de 18.600 acções no valor de 3.720:000$000, valor que já attinge a um dos orçamentos apresentados.

Está pois formada a Companhia Paulista, que só depende da legalização de sua existencia, e disto trato eu com esmero, folgando em communicar-vos que considero tal legalização como facto consummado.

E' o primeiro exemplo desta ordem no paiz.

E' a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrahe de capitaes extranhos e se liberta do jugo commercial extrangeiro.

E' facto de um alcance enorme para o futuro.

Honra á Provincia de S. Paulo! Honra áquelles que souberam distinguir tão nobremente a sua Provincia, que assim resguardaram seu credito financeiro, e que assim escreveram com caracteres indeleveis uma brilhante pagina de sua historia.

E mais nobre ainda é que no meio de uma lucta politica, ingloria e caprichosa, unanime transparecesse um unico sentimento — accôrdo para o bem geral. Todos sem excepção lembraram-se só dos verdadeiros interesses da Provincia.

Honra portanto aos Paulistas!"

Não se limitou a acção dedicada de Saldanha Marinho a promover a solenne assembléa de Campinas.

Em reunião dos subscriptores de acções que convocou e teve logar em S. Paulo, no Palacio do Governo, a 23 de Janeiro de 1868, communicou-lhes a marcha

dos negocios, o apoio que o Governo Imperial estava disposto a prestar á nova empresa e o offerecimento que fazia o Barão de Mauá para tomar qualquer numero de acções que porventura faltasse, afim de se completar o capital de cinco mil contos, assim como para se encarregar da construcção da estrada.

O dr. Bernardo Gavião lembrou então a conveniencia de aproveitar a reunião no interesse de se darem os primeiros passos para a elaboração dos estatutos da Companhia.

Existindo já dois projectos de estatutos, um do dr. Bernardo Gavião, outro do dr. Antonio Carlos de Andrada, foi nomeada uma commissão composta do Barão de Limeira, dr. Martinho da Silva Prado e dr. Clemente Falcão de Souza Filho, para dar parecer sobre os mesmos, devendo seu trabalho ser apresentado em outra reunião, que ficou logo convocada para o dia 26 de Janeiro de 1868.

Na referida data reuniram-se no Palacio do Governo 31 accionistas, representando 3.505 acções, tendo sido a assembléa presidida pelo Conselheiro Saldanha Marinho, secretariado pelos drs. Bernardo Gavião e Antonio Prado.

O dr. Falcão Filho, como relator da commissão nomeada para dar parecer sobre os projectos de estatutos, leu o seu trabalho, resolvendo a assembléa que o parecer da commissão e o projecto de estatutos por ella refundido fossem impressos nos jornaes da Capital, para serem conhecidos de todos os accionistas, e que ficasse designado o dia 30 de Janeiro para nova reunião e discussão dos estatutos.

No dia aprazado, reunidos em Palacio mais de 40 accionistas, o Presidente da Provincia excusou-se de dirigir a assembléa constituinte da Companhia, em vista de seu caracter de intermediario entre o Governo Imperial e a mesma, pelo que foi acclamado presidente da reunião o dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz, depois Barão de Souza Queiroz, que convidou para secretarios os drs. Bernardo Gavião e Antonio Prado.

Foram então discutidos os estatutos, que a assembléa approvou com emendas, ficando em seguida resolvido que se elegesse uma directoria provisoria, incumbida de submetter os estatutos á approvação do Governo Imperial e de dar os mais passos para a definitiva incorporação da Companhia, com poderes para fazer as despesas necessarias e acceitar as modificações que o Governo julgasse conveniente fazer aos estatutos.

Passando-se a proceder á eleição da directoria provisoria, obtiveram maior numero de votos e foram eleitos os drs. Clemente Falcão de Souza Filho, Bernardo Gavião Peixoto, Martinho da Silva Prado e o Barão de Itapetininga.

Por indicação do Barão de Souza Queiroz, deliberou por fim a reunião que se nomeasse uma commissão dentre os seus membros, especialmente encarregada de agradecer ao Conselheiro Saldanha Marinho os relevantes serviços prestados á companhia em via de organização e testemunhar-lhe o alto apreço em que elles eram tidos pelos accionistas da mesma e pela Provincia de S. Paulo, tendo ficado composta essa commissão do Barão de Itapetininga, Barão de Iguape e dr. Martinho da Silva Prado.

Iniciando o desempenho da tarefa que lhe fôra incumbida, tratou logo a directoria provisoria de preparar os papeis que tinham de ser presentes ao Governo Imperial, o pedido de autorização para a incorporação da Companhia e a approvação dos respectivos estatutos, nos termos da lei geral de 22 de Agosto de 1860, que regia então a organização das sociedades anonymas e seu funccionamento no paiz.

Satisfeitas essas formalidades, foi expedido o decreto n. 4.283 de 28 de Novembro de 1868, que concedeu á nova sociedade autorização para funccionar, sob a denominação de COMPANHIA PAULISTA DA ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY A CAMPINAS, e approvou seus estatutos com ligeiras modificações.

Convocou então a directoria provisoria a primeira assembléa geral da Companhia, depois de legalmente constituida e autorizada a funccionar, effectuando-se a reunião no dia 7 de Março de 1869.

O dr. Clemente Falcão de Souza Filho apresentou o relatorio dos trabalhos da directoria provisoria e a conta das despesas de incorporação da Companhia, na importancia de 640$560 réis, que foi approvada.

Passando-se a proceder á eleição da primeira directoria definitiva, a qual, na fórma dos estatutos, devia funccionar durante a construcção da estrada, foram eleitos e proclamados directores da Companhia os drs. Clemente Falcão de Souza Filho, Martinho da Silva Prado, Bernardo Gavião Peixoto, Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Barão de Souza Queiroz.

Cabendo ao Presidente da Provincia designar dentre os directores eleitos o presidente da directoria, foi para esse cargo escolhido o dr. Clemente Falcão de Souza Filho.

Espirito culto, criterio seguro e ao mesmo tempo homem de acção, era bem o distincto paulista o administrador talhado para presidir á primeira grande empresa nacional de viação e prestar-lhe os serviços reclamados em sua phase de organização, como os factos exuberantemente mostraram.

Estava então o Governo da Provincia na supposição de que o contracto para a construcção da linha de Jundiahy a Campinas, por ser estrada em prolongamento de outra de concessão geral, devia ser celebrado com o Governo Imperial.

Nesta conformidade, logo que foi autorizada a Companhia a funccionar, o Presidente da Provincia, tendo della recebido as bases do contracto que devia a mesma celebrar, submetteu-as á consideração do Governo Imperial, em data de 15 de Janeiro de 1869.

Alguns mezes depois, por aviso de 26 de Abril de 1869, o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas declarava ao Governo de S. Paulo que, sendo provincial a estrada que se tratava de construir, e estando este Governo autorizado a garantir o juro de sete por cento sobre o capital da empresa até ao maximo de cinco mil contos de réis, em virtude das leis provinciaes de 19 de Maio de 1862 e 16 de Abril de 1863, ao mesmo competia celebrar o respectivo contracto.

Teve a Companhia a felicidade de encontrar na administração da Provincia o preclaro paulista Con-

selheiro Padre Vicente Pires da Motta, graças a cuja boa vontade, em 29 de Maio de 1869 firmava-se o contracto com o Governo Provincial para a construcção da estrada de Jundiahy a Campinas, servindo de norma o contracto da estrada de ferro de Santos a Jundiahy.

Eram principaes condições do contracto o privilegio exclusivo pelo prazo de noventa annos, com a zona marginal de trinta e um kilometros de cada lado, a garantia de juros de 7 % sobre o capital maximo de cinco mil contos de réis e as bases das tarifas.

Estava emfim a Companhia Paulista constituida e apparelhada para entrar em acção.

Nomeado o dr. João Ernesto Viriato de Medeiros engenheiro-chefe das obras e contractada a execução destas, mediante concorrencia publica, com os empreiteiros Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro e Heitor Rademaker Grunewald, em 15 de Março de 1870 eram encetados os trabalhos de construcção da estrada, que media a extensão de 45 kilometros e tinha a mesma bitola da estrada de Santos a Jundiahy.

Concluidas as obras sem occorrencia digna de nota, a 11 de Agosto de 1872 fazia-se solenne inauguração de toda a linha até Campinas, comparecendo ao acto, que foi alli celebrado com tres dias de festas populares, o Presidente da Provincia, Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, o Conselheiro Saldanha Marinho, os membros da directoria e grande concurso de pessoas gradas da Capital e outras localidades.

O grande enthusiasmo e intenso jubilo, que o notavel acontecimento produziu no seio da multidão re-

unida em Campinas, transparecem da longa descripção que publicou a respeito o dr. Quirino dos Santos, na "Gazeta de Campinas", da qual extrahimos o trecho seguinte:

> "Contavam-se tres horas e meia quando um estremecimento extranho veio electrisar em todos os sentidos aquella reunião enorme: ouvia-se longinquo um rugido estridente e os écos repercutiam pelas nossas bellas campinas o ferreo galopar do mysterioso hippogrypho. O que se passou nesse instante foi uma cousa que não se diz: sonha-se ou vê-se. Girandolas, foguetes, baterias, acclamações, musica, tudo isso ergueu-se num impeto tão sublime como a propria alma do povo a perder-se numa vertigem de alegria indefinida".
>
> "Espectaculo maravilhoso! Enthusiasmo assim não se prepara, nasce de si mesmo, como a lava no seio dos vulcões para esbrazear a face das montanhas e derramar o calor e o brilho pela atmosphera incendiada".
>
> "Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puxando dezenove vagões em que vinham os dois grandes vultos do dia — Saldanha Marinho e Falcão Filho — o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista, e vinham mais os membros da Directoria desta, innumeros accionistas e convidados, entre os quaes o Presidente da Provincia e o Chefe de Policia".

Recordando todos estes factos, cujo exacto valor a distancia de meio seculo não faz senão pôr em justo e merecido destaque, a Directoria, em nome da Companhia Paulista, rende o preito de seu reconhecimento e de sua admiração á benemerita figura de Joaquim

Saldanha Marinho, seu fundador, e aos nobres vultos de sua Directoria inicial, dr. Clemente Falcão de Souza Filho, presidente, dr. Martinho da Silva Prado, dr. Bernardo Gavião Peixoto, dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Barão de Souza Queiroz, primeiros executores e organizadores da obra incarnada na mais antiga, na mais rica e prospera empresa nacional de viação.

Galeria historica

Em signal de reconhecimento aos serviços prestados á Companhia pelo seu iniciador e por seus antigos Directores, representados nas pessoas dos que exerceram o cargo de Presidente, a Directoria organizou e terá a satisfacção de inaugurar no salão nobre da séde da Companhia, por occasião da assembléa geral ordinaria do seu cincoentenario, a galeria de retratos dos seus illustres servidores Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, dr. Clemente Falcão de Souza Filho, dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, dr. Fidencio Nepomuceno Prates, Barão de Jaguára e dr. Elias Antonio Pacheco Chaves.

O dr. Falcão Filho exerceu o cargo de Presidente desde 7 de Março de 1869 até 29 de Agosto de 1880, tendo sido Directores effectivos, durante esse periodo, os drs. Martinho da Silva Prado, Bernardo Gavião Peixoto, Ignacio Wallace da Gama Cockrane, Barão de Souza Queiroz, Joaquim Egydio de Souza Aranha, depois Marquez de Tres Rios, e Fidencio Nepomuceno Prates.

O dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, eleito a 29 de Agosto de 1880, exerceu o cargo de Presidente até 31 de Julho de 1881, tendo sido Directores os drs. Antonio da Silva Prado, Fidencio Nepomuceno Prates, Coronel José Egydio de Souza Aranha e Barão de Piracicaba.

A partir de 1.° de Agosto de 1881 até 31 de Dezembro de 1889, occupou o cargo de Presidente o dr. Fidencio Nepomuceno Prates; foram Directores os drs. Elias Antonio Pacheco Chaves e Nicolau de Souza Queiroz.

O Barão de Jaguára foi Presidente no periodo decorrido de 1.° de Janeiro de 1890 a 3 de Janeiro de 1891. Durante o referido periodo foram membros da Directoria os srs. Coronel Antonio Paes de Barros, dr. José de Souza Queiroz, Coronel Antonio de Lacerda Franco e dr. Elias Fausto Pacheco Jordão.

O dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, eleito Presidente a 1.° de Março de 1891, occupou o cargo até 2 de Maio de 1892. No mesmo periodo foram Directores os srs. Coronel Antonio Paes de Barros, dr. José de Souza Queiroz, Coronel Antonio de Lacerda Franco e Conde de Prates.

Desde 2 de Maio de 1892 até esta data, repetidas vezes honrado pela vossa generosa confiança, vem occupando o cargo de Presidente o primeiro dos abaixo assignados.

Além dos nomes citados e dos actuaes membros da Directoria, exerceram effectivamente o cargo de Director, no referido periodo, os srs. Coronel João

Baptista de Mello Oliveira, dr. João Alvares Rubião Junior e dr. Alfredo Maia, a cuja saudosa memoria assim como á de todos os illustres companheiros fallecidos, aqui tributamos a homenagem da nossa profunda sympathia e veneração.

Directoria

Com summo pesar a Directoria aqui registra o infausto passamento de seu antigo e prestante companheiro, dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz, a quem deve a administração da Companhia longos annos de valiosos serviços.

A vaga aberta na Directoria tem sido preenchida provisoriamente, nos termos dos Estatutos, pelo sr. dr. José de Paula Leite de Barros, que ha tempos vinha servindo no Conselho Fiscal.

Cabe-vos, pois, fazer a eleição definitiva de um Director.

Conselho Fiscal

No Conselho Fiscal deu-se a vaga de um membro, por ter sido o sr. dr. José de Paula Leite de Barros convidado a occupar o cargo de Director, tendo sido aquelle logar preenchido pelo sr. dr. José Carlos de Macedo Soares, primeiro supplente do Conselho.

Compete-vos tambem eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que tem de funccionar durante o proximo exercicio de 1919.

Trafego

Funccionou o trafego com a costumada regularidade em todas as linhas da Companhia, cuja extensão total é actualmente de 1.245 kilometros, dos quaes 1.201 em via singela e 44 em via dupla.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das mercadorias, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero de telegrammas expedidos, durante o anno de 1917, e os dados correspondentes ao anno anterior, constam do seguinte quadro:

	1916	1917
Passageiros	1.997.294	2.019.296
Animaes	218.658	323.952
Telegrammas	445.961	478.253
Ton. de bagagens e encommendas	26.344	27.813
Ton. de café	519.032	534.801
Ton. de cereaes e outros generos alimencios	307.887	315.808
Ton. de madeiras, cal, pedra e outros materiaes	254.745	284.655
Ton. de carnes refrigeradas	11.609	11.529
Ton. de mercadorias diversas	311.142	332.714

Mostram os dados expostos que todos os elementos do trafego cresceram sensivelmente no anno de 1917, a despeito dos effeitos depressivos da crise que o mundo inteiro vem atravessando, facto que bem assignala a intensa vida de trabalho do Estado de S. Paulo e o valor das forças vivas que a alimentam.

E' sobretudo notavel a expansão manifestada na cultura dos cereaes, no commercio de gado, principalmente bovino, e assim tambem no trafego de madeiras e outros artigos, cuja producção se vem intensificando nos ultimos tempos e que já constituem importantes factores da riqueza do Estado.

Releva outrosim notar, especialmente pelo que diz respeito aos interesses da Companhia, que cresceu o trabalho das linhas considerado sob o ponto de vista do percurso feito tanto pelos viajantes como pelas mercadorias.

Assim é que, emquanto em 1916 o numero de passageiros-kilometro havia sido de 114.688.509, o que corresponde ao percurso médio de 57 kilometros, em 1917 o numero de passageiros-kilometro ascendeu a 121.747.403, o que dá 60 kilometros para o percurso médio dos viajantes.

Da mesma fórma, ao passo que em 1916 o numero de toneladas-kilometro de mercadorias fôra 219.918.429, o que corresponde ao percurso médio por tonelada de 156 kilometros, em 1917 o numero de toneladas-kilometro de mercadorias elevou-se a 241.878.783, o que corresponde ao percurso médio de 163 kilometros para cada tonelada de mercadorias.

Os coefficientes de percurso médio de passageiros e mercadorias, que se apuraram em 1917, sensivelmente mais altos que os algarismos correspondentes ao anno anterior, traduzem um phenomeno summamente auspicioso para os interesses da Companhia: é que cada vez se aprofunda no interior do Estado o

esforço cultural, cada dia vai pesando mais a producção oriunda das zonas novas, que são as mais remotas, em comparação com a das regiões mais antigas e que são tambem as mais proximas. E como o maior proveito a tirar de um systema de transporte está não só no maior numero de passageiros e na maior tonelagem das cargas que por elle transitam, mas tambem no seu maior percurso, isto é, na maior utilização do trabalho ferroviario, são evidentes as vantagens que tem a Companhia a colher do facto constatado.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens, assim como dos trabalhadores sem serviço na Capital, que têm querido occupar-se no trabalho agricola, elevando-se a 19.412 o numero dos individuos que conduziu em 1917.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Nos trinta e cinco annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1917, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 700.765 individuos, cujo transporte teria custado 3.445:332$170 réis.

Receita

A receita do exercicio de 1917 elevou-se á somma de 33.704:892$084, tendo importado a de 1916 em 31.926:225$203.

Para a importancia arrecadada em 1917 contribuiram os varios elementos do trafego e outras fontes de renda com as seguintes quotas:

Passagens	4.833:605$560	14.3 %
Bagagens e encommendas. . . .	1.326:153$650	3.9 %
Animaes	1.692:313$710	5,2 %
Telegrammas	385:180$090	1,1 %
Café	13.754:793$790	40,8 %
Cereaes e outros generos alimenticios.	2.222:105$760	6.6 %
Madeiras, cal, pedra e outros materiaes	1.513:043$150	4.5 %
Carnes refrigeradas	151:265$920	0.4 %
Mercadorias diversas	6.963:835$410	20,6 %
Juros	383:903$556	1,1 %
Rendas diversas.	478:691$488	1,4 %

Dos artigos de producção do paiz vê-se que o café, o gado e os cereaes são os que mais concorrem para a receita da Companhia.

Servindo-nos dos dados que temos á vista, vem a proposito examinar em que condições são esses artigos affectados pelas tarifas em vigor.

Pois que o peso do café carregado em toda a nossa rêde ferroviaria foi de 534.801 toneladas, e o preço cobrado pelo seu transporte importou em.......... 13.754:793$790, dahi resulta que o frete pago por cada sacca de café foi, em média, de 1$540.

O numero de animaes carregados, em sua maior parte bovinos, foi de 323.952, tendo o preço total do transporte importado em 1.692:313$710, o que dá, termo médio, o frete de 5$220 por cabeça.

A quantidade dos cereaes e outros generos alimenticios que as nossas differentes linhas transportaram foi de 315.808 toneladas, tendo produzido.......... 2.222:105$760; desses dados deduz-se que o frete que pagou cada sacco de arroz, feijão ou milho, pesando 60 kilos, foi, em média, apenas de 422 réis.

Considerando que as nossas linhas medem a extensão total de 1.245 kilometros, e se desenvolvem pelo maior sector territorial do Estado, força é concluir que os fretes cobrados dos principaes elementos de producção nacional não são exaggerados.

Apesar de ser frequente ouvir que o regimen das tarifas ferroviarias é atrophiador da expansão economica do Estado, os factos, como se vê, estão longe de dar razão aos pregoeiros do injusto conceito. E', de resto, o que ficará mais patente ainda em outro capitulo, especialmente dedicado ao assumpto.

Despesa

Importou a despesa do exercicio em.......... 17.511:084$857, figurando entre as verbas mais importantes: a do pessoal, composto de 5.207 funccionarios, a qual se elevou a 9.634:354$792; a do combustivel na importancia de 3.295:508$371, e a dos impostos de dividendo e capital, no valor de 679:400$000. A despesa de 1916 importára em 15.841:783$786.

Mostram estes algarismos que o custeio das nossas linhas em 1917 foi sensivelmente mais dispendioso do que fôra no anno anterior.

Deve-se isso a causas diversas, notavelmente ao progressivo encarecimento de todos os materiaes de consumo, á elevação dos vencimentos do pessoal e ao desenvolvimento do trafego de generos de producção interna.

Pelo que se refere aos preços dos materiaes empregados no custeio das linhas, é de considerar que não só tem subido extraordinariamente o custo dos que se importam, como tambem o dos que se produzem na terra, a começar pelo custo da lenha, que por si só representa a despesa annual de alguns milhares de contos de réis.

A carestia da vida, por seu lado, determinou um augmento dos salarios, que a Directoria julgou dever tornar extensivo a todos os empregados que venciam até um conto de réis por mez, tendo a medida acarretado um accrescimo de despesa no valor de cerca de oitocentos contos de réis por anno.

Finalmente o consideravel augmento de trabalho das linhas para dar vasão ao trafego de productos no sentido da exportação, sobretudo de cereaes, animaes, madeiras, mamona e carnes refrigeradas, sem correspondente augmento de mercadorias de importação, antes com sensivel diminuição deste importante elemento de trafego, forçou um forte movimento de trens de carga em condições evidentemente desfavoraveis á boa economia dos serviços, em consequencia da fraca utilização da tonelagem offerecida no sentido da importação.

Felizmente estas perturbações são de caracter passageiro, como passageira é a causa geral que as vem produzindo.

Renda liquida e sua distribuição

A renda liquida apurada no exercicio financeiro de 1917 importou em 16.193:807$227, mais ou menos a mesma dos dois exercicios anteriores, tendo importado em 16.084:441$417 a de 1916 e em 16.360:953$959 a de 1915.

Accrescida dos lucros passados do exercicio anterior, no valor de 1.942:785$906, a renda liquida de 1917 ficou elevada á somma de 18.136:593$133.

Sendo assim avultado o saldo geral do exercicio, vê-se que, depois de feito o serviço de juros e amortização da divida externa, na importancia de...... 3.326:696$790, havia ainda disponivel a quantia de 14.809:896$343, folgadamente sufficiente para a distribuição do dividendo annual de 12 %, que teria importado em 11.040:000$000.

Considerando, porém, que, em situação tão delicada como a que atravessamos, não é possivel saber o que nos reserva o futuro, pois que a guerra tanto póde acabar amanhã como ainda durar um, dois ou mais annos, e ninguem póde prever toda a extensão dos seus effeitos reflexos — julgou a Directoria de seu dever restringir o dividendo, reduzindo-o de 12 %, como tem sido distribuido em annos anteriores e se poderia fazel-o ainda em 1917, a 10 % ao anno, especialmente no interesse de melhor reforçar as differentes reservas da Companhia.

Assim, é evidente que ficará ella em situação de lhe ser menos sensivel qualquer depressão que se possa

manifestar no trafego de suas linhas, na dura emergencia de se prolongar a guerra e intensificar-se a crise que a grande calamidade mundializou.

De accôrdo com as idéas expostas e mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, foi a seguinte a distribuição feita do saldo geral de 1917, que a Directoria submette á vossa sancção:

Juros do emprestimo de 1892	1.811:011$970
Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1917, á razão de 10 %	9.200:000$000
Para o fundo de amortização do emprestimo de 1892	1.515:684$820
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	150:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	1.228:463$427
Para o fundo do Serviço Florestal	1.302:671$256
Lucros que passam para o exercicio de 1918.	2.728:761$660
Somma Rs.	18.136:593$133

Emprestimo externo de 1892

Foram pontualmente feitas, durante o anno de 1917, as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo de £ 2.750.000, contrahido em Londres no anno de 1892, para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, as quaes importaram em 1.811:011$970.

Resgataram-se no mesmo anno 730 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 73.000, mediante o dispendio de 1.515:684$820, o que elevou o total do resgate operado até então á importancia de £ 982.200,

tendo a Companhia despendido para esse effeito 19.267:501$775.

Póde desde já a Directoria adiantar que fez em tempo as remessas para pagamento dos juros correspondentes ao semestre findo a 31 de Março do corrente anno, assim como para o resgate de 766 obrigações, no valor de £ 76.600.

Acha-se, pois, a divida reduzida actualmente a £ 1.691.200, e deverá ficar totalmente extincta em 1933. E' de lembrar que os respectivos encargos importam na annuidade fixa de £ 165.000, crescendo progressivamente o valor da amortização a fazer de tanto quanto diminue a importancia dos juros a pagar.

Fundo de amortização do emprestimo externo de 1892

A amortização deste emprestimo, como sabeis, vem sendo feita á custa de um fundo constituido por meio de quotas annualmente deduzidas da renda liquida.

Assim é que, na distribuição do saldo geral do exercicio proximo findo, lhe coube, como se viu, a quota de 1.515:684$820, o que fez elevar-se o fundo de amortização da divida externa á importancia de 19.267:501$775, inteiramente applicada ao fim mencionado.

Fundo de obras novas e augmento de material rodante

Formado tambem por quotas deduzidas dos lucros liquidos apurados em cada exercicio, é este fundo desti-

nado a fornecer recursos de modo continuo para a construcção de obras novas, augmento de material rodante e mais despesas que, não sendo de custeio, são levadas á conta de capital.

Escripturada agora a quantia de 1.228:463$427 no credito desta conta, fica o fundo de obras novas e augmento de material rodante elevado a.......... 24.559:035$562, capital este que se acha inteiramente empregado nas linhas.

Fundo do Serviço Florestal

O Serviço Florestal foi iniciado, como se sabe, com o fim exclusivamente de abastecer as nossas linhas ferreas de lenha e dormentes. Neste caracter, naturalmente devia a sua despesa fazer parte do custeio das linhas. Motivos ponderosos, entretanto, levaram a Directoria a dar maior desenvolvimento á cultura florestal, no intuito de exploral-a tambem para fins de caracter commercial, conforme em outro logar será detalhadamente exposto.

Nestas condições, a despesa com a cultura florestal teve de ser sujeita a uma escripturação á parte, inteiramente independente da economia ferroviaria. E pois que, por emquanto, a cultura em questão se acha em periodo de organização, só podendo produzir renda depois de definitivamente formada e em circumstancias de ser explorada commercialmente, tornou-se preciso crear recursos especiaes para mantel-a e desenvolvel-a, até que possa produzir os resultados que se têm em vista.

Dahi a necessidade de crear-se o fundo do Serviço Florestal, que iniciamos levando ao credito da nova conta a quota de 1.302:671$256, deduzida da renda liquida do ultimo exercicio, em valor correspondente á despesa que foi escripturada em conta de capital até 31 de Dezembro de 1917.

Fundo de reserva

Conforme dispõem os nossos Estatutos, é o fundo de reserva destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, provenientes de força maior e a completar o dividendo annual de 10 %, toda vez que os lucros liquidos da Companhia, por motivo de caracter transitorio, forem inferiores áquella taxa.

Com a quantia de 200:000$000 addicionada a esta conta, em 31 de Dezembro de 1917, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 4.200:000$000. Está a parcella de 3.153:581$130 empregada em titulos, no valor nominal de £ 204.600, do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903; e a parcella de 17:462$800 representada em debentures do Banco de Credito Hypothecario e Agricola do Estado de S. Paulo, no valor de 31.000 francos. A quantia restante, na importancia de 1.028:956$070, aguarda ainda applicação definitiva.

Fundo de pensões

Contando já a Companhia cincoenta annos de edade, comprehende-se que se encontre no seu pessoal

bom numero de empregados envelhecidos no serviço e que alguns tenham cahido em estado de invalidez.

Não devendo a Companhia regatear a sua assistencia a quantos, pelos merecimentos de sua longa vida de trabalho, se tenham recommendado ao descanço no fim da existencia, nem tão pouco deixar de amparar com os auxilios mais necessarios as familias de seus servidores, quando deixadas em situação precaria, e, de outro lado, convindo collocar os recursos destinados á satisfacção de taes encargos ao abrigo de eventualidades e, quanto possivel, independentes da receita ordinaria da Companhia, foi, em 1910, creado o fundo especial de pensões tendo por fim custear as despesas provenientes daquellas duas origens.

Com a quota de 150:000$000, que lhe tocou na partilha do saldo de 1917, acha-se este fundo elevado á importancia de 1.750:000$000, empregada em sua maior parte em apolices da divida publica do Estado de S. Paulo.

Durante o anno de 1917, a Companhia despendeu com 20 empregados aposentados 68:538$000, e em pensões distribuidas a 137 familias de empregados fallecidos, comprehendidos os que morreram em consequencia de accidentes no trabalho, a quantia de..... 58:570$000, tendo pois importado em 127:108$000 a folha do pessoal inactivo.

Desenvolvimento economico

Para se fazer idéa do desenvolvimento havido no trafego do systema de transporte da Companhia Pau-

lista, desde o anno de 1873, o primeiro em que funccionou durante todo o exercicio a linha de Jundiahy a Campinas, com a extensão de 45 kilometros, até ao anno de 1917, em que a extensão total da sua rêde ferroviaria se achava elevada a 1.245 kilometros, damos adeante a média annual do numero de passageiros e das toneladas de mercadorias transportadas em cada um dos nove quinquennios decorridos.

E' preferivel, para o fim em vista, dar a média annual de cada quinquennio a dar os algarismos relativos ao movimento de cada anno, porque o confronto entre dados referentes a periodos de certo numero de annos permitte melhor apprehender a lei do desenvolvimento geral do trafego, livre das perturbações de caracter ephemero ou eventual, que podem affectar o phenomeno de um para outro anno.

QUINQUENNIOS DECORRIDOS	Média annual de passageiros transportados	Média annual de toneladas de mercadorias transportadas
De 1873 a 1877	109.177	71.718
De 1878 a 1882	169.175	108.776
De 1883 a 1887	188.371	168.450
De 1888 a 1892	463.753	310.375
De 1893 a 1897	1.289.242	555.701
De 1898 a 1902	1.100.457	738.898
De 1903 a 1907	979.662	833.498
De 1908 a 1912	1.407.510	1.148.672
De 1913 a 1917	2.065.215	1.409.969

Mostram estes dados que, durante os 45 annos de vida de trabalho da Companhia, o movimento geral do trafego — reflectindo a actividade economica das zonas

que a mesma serve, directamente por suas linhas e indirectamente pelas que lhes são tributarias — manifestou a mesma notavel progressão em seus dois mais importantes ramos, tornando-se vinte vezes maior, o que corresponde, termo médio, ao augmento de cerca de 40 % de um para outro quinquennio, facto tanto mais auspicioso quanto é certo que, durante o ultimo quinquennio, apesar das graves perturbações oriundas da conflagração européa, que tanto têm restringido a importação, o desenvolvimento progressivo do trafego não deixou de obedecer á mesma lei.

Como é a linguagem dos algarismos a mais rigorosa e ao mesmo tempo suggestiva em assumptos desta natureza, não se poderia achar expressão concreta susceptivel de attestar de modo mais cabal a intensa vida de trabalho do Estado de S. Paulo e pôr em relevo não só a sua capacidade de producção como o seu extraordinario desenvolvimento commercial.

Patenteada a continua progressão crescente dos mais importantes ramos do trafego no periodo decorrido de 1873 a 1917, vem a proposito examinar se ha probabilidades de manifestar-se a mesma progressão nos annos porvindouros.

Felizmente, seguros fundamentos induzem a prever que as correntes de trafego se avolumarão em progressão cada vez mais crescente.

A base principal desta previsão está no desenvolvimento das linhas ferreas da Companhia e sobretudo das que lhes são tributarias, durante o ultimo decennio.

Ha dez annos, a extensão das linhas da Paulista sommada á de suas tributarias medía apenas 2.771 kilometros, ao passo que actualmente se eleva a 5.396 kilometros. A kilometragem, como se vê, dobrou no periodo considerado, facto que jamais havia acontecido em egual prazo. Esses 5.396 kilometros de estradas de ferro, quasi mil leguas, carream a Jundiahy, com destino a Santos, todos os productos de exportação dos mais ricos municipios do Estado de S. Paulo, de grande parte do Sul de Minas, do Triangulo Mineiro, de Goyaz e de Matto Grosso, assim como, em sentido inverso, todas as mercadorias de importação destinadas ás mesmas zonas.

Constitue esse conjuncto de vias de communicação — servindo o maior e mais rico sector geographico do Brasil — a mais desenvolvida rêde de viação ferrea do paiz operando em regimen de trafego mutuo, sob as mesmas disposições regulamentares e subordinada a um mesmo entreposto internacional, o porto de Santos.

Sabendo-se quanto o meio de transporte rapido, facil e seguro contribue para fomentar e desenvolver a actividade agricola, industrial e commercial nas zonas novas, bem se póde imaginar o extraordinario surto de riqueza que vai resultar, ou antes — que já está resultando da notavel avançada feita, em todas as direcções, pelas differentes linhas de penetração subordinadas ao systema de viação da Paulista.

E' corrente que as plantações de café feitas só na zona da Noroeste se elevam actualmente a mais de vinte milhões de pés. Como na zona da Noroeste,

tambem nas da Dourado, da antiga Araraquara, da S. Paulo-Goyaz e outras estradas de penetração, que constituem prolongamentos virtuaes das nossas linhas, é intensa a actividade agricola e pastoril, consideravel o numero de fazendas e sitios que se estão abrindo, tanto de cultura cafeeira e cerealifera como de criação.

Se estes novos factores já começam a produzir, trazendo cada anno o seu contingente ao trafego das nossas linhas, cumpre ainda ponderar, pelo que diz respeito aos annos proximos futuros, que a propria Companhia Paulista, como se verá adeante, tem em estudos o prolongamento de sua linha além de Piratininga, em demanda do valle do rio Tibiriçá, affluente do Feio, podendo extender-se mais tarde até ao Paraná, sobre cuja immensa bacia será facil estabelecer opportunamente um serviço regular de navegação.

Fica, pois evidenciado que é por assim dizer incommensuravel a potencialidade augmentativa do trafego de nosso systema de viação, não sendo, pois, de receiar que a sua progressão no futuro deixe de se manifestar com a mesma intensidade observada até ao presente.

Movimento financeiro

No interesse de patentear o movimento financeiro da Companhia desde a inauguração dos seus serviços, e ao mesmo tempo mostrar a notavel marcha ascencional de sua renda liquida, a despeito das crises de varias ordens que o paiz tem atravessado, damos a seguir o saldo médio annual, apurado em cada um dos

nove quinquennios de vida de trabalho da nossa empresa:

Quinquennios	Saldo médio annual
De 1873 a 1877	601:114$000
De 1878 a 1882	1.594:120$000
De 1883 a 1887	1.594:586$000
De 1888 a 1892	3.347:391$000
De 1893 a 1897	9.153:994$000
De 1898 a 1902	13.478:203$000
De 1903 a 1907	12.451:335$000
De 1908 a 1912	14.254:355$000
De 1913 a 1917	15.420:832$000

Revelam estes algarismos que o creseimento da renda liquida da Companhia, durante o longo periodo considerado, foi de 50 %, termo médio, de um para outro quinquennio, não obstante a acção depressiva das seguintes causas: importantes reducções de tarifas, aceentuada baixa cambial, encarecimento de todos os materiaes de custeio, augmento geral dos salarios, elevação dos impostos, e, por ultimo, sensivel enfraquecimento da importação em consequencia da grande guerra.

E' especialmente de notar que, apesar das multiplas perturbaeões trazidas aos serviços pelos effeitos reflexos da conflagração européa, aetuando não só no sentido de diminuir a receita como tambem no de aggravar o custeio, a renda média do ultimo quinquennio tenha sido superior á do anteeedente.

Este facto dá bem a medida de quanto teria ella sido mais avantajada, se o trafego houvesse corrido em condições normaes, e de quanto ha a esperar da

expansão dos elementos economicos do Estado, logo que se restaure a vida de paz e de trabalho no mundo, e se restabeleçam as correntes do intercambio commercial.

Todas as circumstancias, com effeito, justificam a previsão de um forte surto da actividade economica do Estado, desde que se normalize a situação mundial, pois, segundo o que ficou escripto no capitulo anterior, não só foi consideravel, nos ultimos tempos, a dilatação do campo de trabalho em que operam as linhas da Companhia, reinando auspiciosa animação em todas as zonas recentemente penetradas, como novos e importantes elementos de producção, pastoril, agricola e industrial, susceptiveis de grande desenvolvimento, têm vindo recentemente avolumar a massa das mercadorias que demandam transporte, com a circumstancia, particularmente favoravel para a receita, de provirem ellas em grande parte das zonas situadas nas extremidades das nossas linhas, achando-se portanto sujeitas a longos percursos, o que vale dizer a fretes mais remuneradores.

Transferencia de direitos e obrigações da União para o Estado de S. Paulo

O facto de estarem as nossas linhas ferreas de concessão federal encravadas entre as linhas de concessão estadual ha muito que vinha produzindo sérios inconvenientes á economia dos respectivos serviços, não só difficultando a discriminação da despesa, e conseguintemente da renda liquida correspondente a cada secção, como tornando as tarifas de transporte e

os horarios dos trens, os regulamentos do trafego e mais serviços dependentes de exame, approvação e fiscalização de autoridades differentes, cujas vistas nem sempre são harmonicas, ao passo que é sempre de conveniencia que todas essas cousas estejam sujeitas a um regimen commum.

Esta situação se aggravou depois que foi construida a linha de bitola larga de Rio Claro a S. Carlos, passando portanto a secção federal a compôr-se de linhas de duas bitolas, e a circular na mesma o material de bitola larga das linhas estaduaes.

No interesse de simplificar as relações da Companhia com o poder publico, havia manifesta vantagem em que fossem transferidos ao Estado de S. Paulo os direitos e obrigações que competiam á União em virtude dos contractos que tinha com a Companhia Paulista, relativos ás linhas ferreas de Rio Claro a Araraquara e ramaes para Jahú e Baurú, de modo a ficar cabendo exclusivamente ao Governo de S. Paulo a competencia para, de accôrdo com as concessões em vigor, exercer a acção que cabe á administração publica sobre todo o systema ferroviario da Companhia.

Para que se pudesse tornar effectiva esta medida, o Congresso Federal e o Congresso do Estado, reconhecendo a sua conveniencia, votaram as necessarias autorizações, de accôrdo com as quaes foi celebrado entre as partes interessadas o accôrdo do têor seguinte:

"Aos 29 dias do mez de Dezembro de 1917, presentes nesta Secretaria de Estado, os srs. drs. Augusto Tavares de Lyra, ministro de Estado da

Viação e Obras Publicas, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil; Luiz Silveira e Augusto de Macedo Costa, na qualidade de representantes do Estado de S. Paulo, e Adolpho Augusto Pinto, como representante da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, conforme as respectivas procurações, que exhibiram e ficam annexas ao respectivo processo, entre si accordaram de conformidade com o artigo unico do decreto n. 12.763, de 19 de Dezembro de 1917, attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e usando da autorização constante do art. 75, n. XIX, da lei n. 3.232, de 5 de Janeiro do corrente, na transferencia ao Estado de S. Paulo, para todos os effeitos, a partir da data deste termo, dos direitos e obrigações que competem á União em virtude dos contractos que tem com a referida Companhia Paulista de Estradas de Ferro, relativos ás linhas ferreas de Rio Claro a Araraquara e ramaes para Jahú e Baurú, assignados nos termos dos decretos n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880; n. 4.057, de 24 de Junho de 1901; n. 7.170, de 12 de Novembro de 1908 e n. 11.994, de 15 de Março de 1916. Para firmeza de tudo, mandou o sr. ministro lavrar este termo que, depois de lido e por todos achado conforme, assigna com os referidos representantes do Estado de S. Paulo e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, drs. Luiz Silveira, Augusto de Macedo Costa e Adolpho Augusto Pinto, com as testemunhas, os terceiros officiaes, Antonio Lourenço Pacheco e Agostinho Ornellas de Souza, e commigo, Arthur Leal Nabuco de Araujo, segundo official, que o escrevi. — Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1917. — Augusto Tavares de Lyra. — Luiz Silveira. — Augusto de Macedo

Costa. — Adolpho Augusto Pinto. — Antonio Lourenço Pacheco. — Agostinho Ornellas de Souza. — Arthur Leal Nabuco de Araujo. Confere. — A. Nabuco, 2.ª Secção de Contabilidade. Visto. Em 29 de Dezembro de 1917. — J. B. de Macedo Guimarães, director de secção, interino".

Unificação de capitaes

As estradas de ferro de concessão do Governo de S. Paulo, que fazem parte do systema de viação da Companhia Paulista, não obstante fazerem objecto de doze contractos differentes, têm sido sempre consideradas sob o mesmo regimen e como formando uma só empresa — sob os pontos de vista do capital, da renda e das tarifas.

E' uma situação de facto, que assim existe desde o principio e que assim continuará a existir sempre, porque não ha conveniencia nem possibilidade pratica de existir de outro modo, desde que dos differentes trechos de estrada, componentes do systema de transporte da Companhia, nenhum gosa de favor especial que impeça a unificação de todos, sob os pontos de vista considerados.

Realmente, como formar o capital proprio de cada trecho de linha, em correspondencia com o respectivo contracto, se o material rodante, em todo o conjuncto de locomotivas, carros de passageiros e vagões de mercadorias, faz o serviço commum de todo o systema, como parte integrante deste? Como discriminar o custo de cada linha, se ha installações e departamentos

de caracter singular, como os que dizem respeito aos serviços de officinas, almoxarifado, etc., que trabalham simultaneamente para todas as linhas, constituindo não dependencia deste ou daquelle trecho de estrada, mas complemento commum de toda a rêde de viação?

Pelo que se refere ás tarifas, se cada linha devesse ter economia propria, capital, receita e despesa peculiares, é claro que, sendo differentes as condições economicas de cada uma, differentes tambem teriam de ser as tarifas. Então, em vez de haver um só regimen de fretes, haveria doze, um para cada estrada, com a aggravante de serem os mais caros os fretes que vigorassem nas linhas que servissem as zonas mais remotas, visto ser ahi o trafego menos intenso e por isso menos remunerador.

Estas e outras muitas considerações do mesmo genero, que poderiamos fazer, servem para mostrar, o que aliás é intuitivo, que uma empresa como a Paulista, que tem a seu cargo um grande numero de estradas de ferro oriundas de concessões differentes, porém formando um só systema ferroviario, tal como se fosse constituido em virtude de uma só concessão contractual — realmente nunca poderia fazel-o funccionar senão como o tem feito, isto é, considerando o capital das varias linhas como unificado, para os effeitos da renda e das tarifas.

Se este tem sido o regimen de facto, pelo que diz respeito ás differentes estradas da Paulista, de concessão do Governo de S. Paulo, entretanto á situação existente tem faltado a homologação legal.

Sem especial autorização legislativa não podia o Governo resolver a questão, e como sempre foi por elle reconhecido que tambem não podia a Companhia agir no caso senão como tem agido, o resultado foi deixar de ser o capital reconhecido e unificado para os effeitos da renda e das tarifas, não obstante acceitar o Governo os effeitos decorrentes da situação existente, como aconteceu quando a Companhia em 1914 reduziu as tarifas por excesso de renda, considerada esta em relação ao capital global.

Felizmente este estado de cousas vai ter o seu termo, visto haver a lei estadual de 29 de Dezembro de 1916 autorizado o Governo a entrar em accôrdo com a Companhia afim de unificar, para os effeitos do computo da renda e da reducção das tarifas, os capitaes por ella despendidos em suas differentes linhas, que forem officialmente reconhecidos, referindo-se essa unificação não só aos capitaes das linhas de concessão estadual como tambem aos das antigas linhas de concessão federal que acabam de ser transferidas para a jurisdicção do Estado.

Fundada na referida disposição legislativa a Directoria submetteu á approvação do Governo do Estado, em data de 16 de Janeiro do corrente anno, as bases para um contracto de unificação dos capitaes despendidos em suas differentes linhas, que forem devidamente verificados, sommando os mesmos, segundo as contas apresentadas, relativas ás despesas feitas até 31 de Dezembro de 1917, o total de Rs. 150.990:265$630, achando-se a materia pendente de despacho.

Ramal de Nova Odessa a Piracicaba

Tendo-se concluido o trecho do ramal de Nova Odessa a Piracicaba, que da estação inicial vai a Santa Barbara, na extensão de 13 kilometros, foi, por decreto do Governo do Estado de 28 de Junho de 1917, autorizada a sua abertura ao trafego publico, o que se deu em data de 14 de Julho seguinte.

O proseguimento das obras deste ramal tem continuado suspenso, pelo motivo de força maior já expendido pela Directoria em relatorio anterior.

Prolongamento do ramal de Agudos, de Piratininga ao valle do Tibiriçá

Segundo a Directoria já teve ensejo de vos informar, a conveniencia de servir nas melhores condições possiveis a extensa região, apenas em começo de exploração agricola, comprehendida entre o Tieté e o Paranapanema, resguardando ao mesmo tempo os interesses das empresas de transporte, ahi estabelecidas, de competencias prejudiciaes, levou em tempo a Companhia Paulista a entrar em accôrdo com a Sorocabana, no sentido de se discriminarem as zonas sobre que caberia ás duas Companhias, respectivamente, desenvolver o seu systema de viação.

Como é sabido, compõe-se a vasta região de que se trata de tres longas faixas parallelas, mais ou menos de egual largura e comprehendidas entre limites naturaes — a primeira entre o rio Tieté e o Feio, a se-

gunda entre o Feio e o Peixe, e a terceira entre o Peixe e o Paranapanema.

Em consequencia das concessões outorgadas á Noroeste do Brasil e á Sorocabana, e da combinação existente entre esta e a Paulista, interessando a vasta região de que se trata, cada uma daquellas tres faixas terá a percorrel-a um grande eixo de viação ferrea.

Está já construida a Noroeste, que serve a zona entre o Tieté e o Feio; acha-se em grau muito adeantado de construcção o prolongamento da Sorocabana, de Salto Grande ao rio Paraná, lançado na zona entre o Paranapanema e o Peixe; só falta a Paulista emprehender a linha destinada a servir a faixa central, comprehendida entre o Feio e o Peixe, com cerca de 300 kilometros de extensão até ao rio Paraná.

Eis o commettimento para cuja execução começámos por mandar fazer um reconhecimento geral da região, a partir de Piratininga, estação terminal do nosso ramal de Agudos, com o fim de conhecer a sua topographia geral, a qualidade das terras, sua vestimenta, em summa, suas principaes condições com relação ao problema technico e ao problema economico.

As informações colhidas pela commissão encarregada dessa tarefa foram muito favoraveis á realização do prolongamento da nossa linha de Piratininga ás cabeceiras do Tibiriçá, principal affluente do Feio, na extensão mais ou menos de 100 kilometros.

A serra dos Agudos, desde Piratininga até cerca de 30 kilometros além, e a bacia do rio Batalha estão cobertas de lavouras de café e cereaes, que exportam grande parte dos seus productos pela estação de Pira-

tininga. Dahi para deante, á excepção de um trecho de campo, em que corre o Alambary e que abrange a parte inferior dos valles de seus affluentes, os ribeirões Preto, das Antas, Vermelho e S. João, toda a região que occupa a parte superior dos valles desses ribeirões, até ao alto das serras dos Agudos e do Mirante, é coberta por frondosa matta e constituida em grande proporção de terras de primeira qualidade, assignaladas pela presença dos melhores padrões conhecidos, como jangada brava e pau d'alho.

Apesar da grande distancia a que se acha da estrada de ferro, esta zona possue pequenas lavouras de café, já formadas, e inicio de grandes culturas.

Depois da serra do Mirante, começa o valle do Tibiriçá, coberto de densas mattas virgens sem nenhuma solução de continuidade, grande parte das quaes em terras de excellente qualidade, vestidas dos padrões mais recommendaveis.

O valle do Tibiriçá ainda não tem culturas formadas, mas nas suas cabeceiras já existem lavouras novas de café, que sem duvida tomarão grande desenvolvimento se a zona, ainda desprovida de meios regulares de transporte, puder contar com os beneficios deste importante melhoramento.

Em vista dos dados expostos, julgou a Directoria de conveniencia autorizar que fossem feitos os estudos definitivos do prolongamento de Piratininga até ás cabeceiras do Tibiriçá, na extensão de 90 kilometros.

Esses estudos estão quasi concluidos, mas a Directoria só tratará de requerer a respectiva concessão ao Governo e iniciar a construcção da linha depois que

se normalize a situação geral e se torne possivel a importação de materiaes do extrangeiro.

A Directoria está segura de que a importante zona que essa linha vai servir terá rapido desenvolvimento cultural, já em vista da extraordinaria uberdade das terras, em que os cafesaes se formam de quatro annos e a sua producção, assim como a de cereaes e outros generos, ostenta maravilhosa exuberancia, já porque, não obstante achar-se a futurosa região a cem leguas do porto de Santos, os fretes a que ficarão sujeitos os seus productos serão relativamente modicos. Basta dizer que o café não pagará mais de um mil réis por arroba, e o transporte de um sacco de cereaes pesando 60 kilos custará apenas oitocentos e tantos réis.

Accresce considerar que, sendo aquella zona sertaneja riquissima em mattas, as derrubadas que se fizerem á beira da nova linha, para toda sorte de culturas, estabelecimento de invernadas e outros fins poderão ser vantajosamente aproveitadas no fornecimento de lenha e dormentes para consumo da estrada. O commercio do combustivel vegetal da referida procedencia poderá mesmo tomar grande desenvolvimento, se, como naturalmente ha de acontecer, alli houver de ser adquirida, ainda por muitos annos, a lenha a consumir-se em toda a nossa linha de Agudos e talvez mesmo a que se haja de gastar no ramal de Jahú.

Com a escassez, que se vai accentuando, cada vez mais, da hulha verde em todo o Estado, são patentes as vantagens que poderá a Companhia auferir daquelle incommensuravel deposito natural do precioso combustivel, assim como as que por sua vez offerecerá ella

a quantos, precisando desbravar a nova zona, encontrarão desde logo facil e rendosa collocação para os respectivos productos florestaes.

Construida que seja a estrada até ás nascentes do Tibiriçá, é obvio que a sua penetração só proseguirá na medida em que a actividade agricola da região reclamar o avançamento da nova linha, que assim se irá prolongando até attingir o seu termo natural — a barranca do Paraná.

Dos tres grandes eixos de viação ferrea, que hão de servir então a parte do territorio estadual comprehendida entre o Tieté e o Paranapanema, será a linha da Paulista a que traçará o mais curto caminho da capital do Estado ao rio Paraná.

Quando a grande região estiver em pleno desenvolvimento cultural, uma outra importante obra poderá ser executada, em condições de contribuir para melhorar extraordinariamente as communicações da Capital do Estado e de seu emporio maritimo com a vastissima zona tributaria do novo eixo de viação.

Referimo-nos ao prolongamento do ramal de Piracicaba, de bitola larga, até á estação de Ayrosa Galvão, á margem direita do Tieté, a ligar-se com as linhas da Companhia que se desenvolvem á sua margem esquerda, não só em direcção a Baurú, como em demanda do valle do Feio.

Não é necessario encarecer o immenso alcance deste plano a bem dos interesses geraes, servidos pela Companhia Paulista, quando se torne opportuno realizal-o; basta dizer que elle approxima da capital do Estado e do porto de Santos a quarta ou quinta parte

do territorio de S. Paulo e todo o Estado de Matto Grosso, realizando um encurtamento de distancia de cerca de setenta kilometros.

Eis, em perspectiva mais affastada, o que póde resultar do projecto que a Companhia estuda em sua phase preparatoria.

Tarifas

A evolução que, sob tantos aspectos, accusa a nossa, empresa de viação, no decurso dos seus cincoenta annos de vida, não podia deixar de se manifestar tambem no regimen das suas tarifas.

Que estas se acham hoje sensivelmente modificadas a favor do publico, em relação ás tarifas primitivas, a despeito da consideravel desvalorização do nosso meio circulante e do extraordinario encarecimento do preço de todas as cousas, durante o periodo de tempo considerado, é facto que póde ser facilmente averiguado em todo o seu alcance pelo simples confronto entre as tabellas antigas e as que actualmente vigoram.

A primeira notavel modificação que soffreu o antigo regimen de fretes, cujos preços eram uniformemente proporcionaes ás distancias, foi devida ao systema de tarifas differenciaes, que em boa hora adoptaram as estradas de ferro do Estado, medida de extraordinario alcance benefico, a que deveu S. Paulo a possibilidade de extender consideravelmente a sua zona agricola, quer com applicação á cultura cerealifera, quer plantando esses oitocentos milhões de cafe-

eiros, que são a sua maior riqueza, o mais legitimo orgulho da sua energia creadora.

Outra importante medida, que tambem muito concorreu para o desenvolvimento da producção e barateamento dos generos alimenticios, foi a que tomou a Companhia Paulista em 1881, reduzindo de 50 por cento os fretes dos cereaes produzidos em todo o Estado.

No anno seguinte, em 1882, no interesse de auxiliar a lavoura, tomou a Companhia a iniciativa de tornar gratuito o transporte dos immigrantes e suas bagagens, subindo a 700.775, como se viu em outro capitulo, o numero dos trabalhadores que tem ella conduzido de graça para o interior.

Alguns annos depois, em 1892, teve a Paulista o ensejo de prestar ao Estado de S. Paulo duplo e relevante serviço, adquirindo de uma companhia extrangeira a Estrada do Rio Claro e fazendo em suas tarifas enormes reducções, no intuito de subordinal-as ao regimen de sua antiga rêde de viação.

Nem se limitou a isso o generoso esforço da Companhia. Como o ramal do Jahú fôra derivado da estação de Visconde do Rio Claro e dahi resultára um exaggerado percurso para as mercadorias destinadas ás estações do ramal ou dalli procedentes, onerando proporcionalmente o seu transporte, resolveu a Paulista desde logo allivial-as, bem como os viajantes, da despesa correspondente ao excesso do percurso, não obstante fazer-se o trafego com todos os onus do desenvolvimento da linha, emquanto não foi o seu traçado convenientemente rectificado, como ella o fez recentemente, com a construcção da linha passando

por Itirapina, que encurtou o trajecto de cerca de trinta kilometros.

Além das differentes medidas mencionadas, novas e successivas modificações têm vindo aperfeiçoando, anno por anno, o regimen tarifario das linhas da Companhia, melhorando-o em todos os sentidos; quer nas suas disposições regulamentares, quer na classificação, quer emfim nos preços das tabellas.

Haja vista, para não citar outras, a ultima reforma geral que as varias empresas de estradas de ferro do Estado levaram a effeito em 1913, por iniciativa da Companhia Paulista.

Com referencia ás bases das tarifas, foram então muito reduzidas, sobretudo para as grandes distancias, as tabellas 1-A, 2-A e 4, communs a todas as estradas em trafego mutuo, e que comprehendem respectivamente bagagens, generos de facil deterioração, como fructas, hortaliças, leite, etc., e generos alimenticios em geral.

O systema de applicação dos fretes das tabellas 12, 13 e 14 foi modificado de maneira a tornar-se mais pratico e equitativo, tendo sido as bases das tarifas estabelecidas para uma tonelada, em vez de vigorarem para cinco toneladas.

Para favorecer o despacho das mercadorias de pouco peso, a tabella 14 foi dividida; ficaram na primeira divisão as mercadorias pesadas, que, enchendo um vagão simples, offerecem peso superior a cinco toneladas; passaram para a segunda divisão as mercadiras leves, susceptiveis de aproveitar toda a capacidade de um vagão simples, pesando menos de cinco

toneladas. Para esta segunda divisão foram estabelecidos fretes inferiores aos da primeira divisão.

As tarifas para os transportes de valores foram sensivelmente reduzidas, e do mesmo modo as de transporte de doentes e trens especiaes. As taxas addicionaes relativas ao transporte de grandes volumes foram abolidas, salvo nos casos em que sejam effectivamente prestados serviços de caracter extraordinario.

Foram creadas muitas disposições novas e eliminadas outras que já se não compadeciam com as circumstancias. Entre as novas disposições figuram as que permittem os despachos de encommendas com abatimento em trens de mercadorias não demorados e os transportes a domicilio.

Foram desclassificados, passando para tabellas sujeitas a fretes mais baratos, 332 artigos, muitos dos quaes de grande consumo, como descascadores, cultivadores, despolpadores, catadores, brunidores, debulhadores e outras machinas e instrumentos para lavoura, carvão vegetal, couros curtidos nacionaes, chapéos, desinfectantes, barris, barricas, latas e caixões vazios em retorno, arreios, velas nacionaes, forragens nacionaes, papel de impressão e de embrulho, fabricado no Estado, vassouras nacionaes, farelo nacional, mudas de plantas, mineraes, lenha, drogas não inflammaveis, farinaceos, madeiras em tóros, etc.

O regulamento para o serviço do telegrapho foi remodelado pelo do Telegrapho Nacional, com o qual presentemente todas as estradas paulistas mantêm correspondencia mutua. Com taes modificações o serviço telegraphico não só foi muito ampliado e melho-

rado, como tambem soffreu grande reducção a taxa dos telegrammas que tiverem de percorrer as estradas regidas por concessões differentes.

Além dessas modificações, adoptadas por todas as estradas, melhorando sensivelmente o regimen dos transportes, fez mais a Companhia Paulista as seguintes reducções com applicação ás suas differentes linhas, a partir de Dezembro de 1914: as passagens de ida e volta, validas pelo prazo de um mez, tiveram o abatimento de 20 por cento; a tabella 4-A, que comprehende machinas para a lavoura, arame para cerca, sal ordinario, etc., foi muito reduzida, assim como a tabella 5, que comprehende machinas e utensilios para industrias, trilhos e accessorios, e os productos classificados nas tabellas 12, 13, 14, 14-A e 14-B, quando em pequena quantidade.

Com relação especialmente á industria pecuaria, é notorio o conjuncto de medidas que a Companhia Paulista de alguns annos a esta parte, tem posto em pratica para levantar este novo ramo da actividade economica do Estado á altura dos mais poderosos contribuintes da nossa riqueza.

Para só mencionar aqui as que dizem respeito ás tarifas, lembraremos que, com o concurso da "S. Paulo Railway", estabeleceu a Paulista um serviço especial de trens continuos, isto é, correndo de dia e de noite, de Barretos a S. Paulo, mediante uma tarifa especial reduzidissima, para o transporte do gado em pé, que assim póde chegar a S. Paulo perfeitamente descançado, no dia seguinte ao da partida da invernada. Tambem no interesse de favorecer o transporte do

gado — especialmente em proveito dos pequenos criadores de toda a zona servida por suas linhas ferreas — levou a effeito consideravel reducção nos fretes de animaes em trens ordinarios de mercadorias.

Em 1916 foram reduzidos os preços basicos das tabellas 3, 6, 7 e 8, que comprehendem artigos de exportação e importação.

Finalmente, submettendo á approvação do Governo do Estado, em 16 de Janeiro do corrente anno, as bases para o contracto da unificação dos capitaes despendidos nas differentes linhas que formam o systema de viação da Companhia, a Directoria propoz que fossem desde logo isentas da tarifa movel as tabellas 9, 10, 11, 15, 16 e 17, que se referem a animaes e outros artigos, o que corresponde á reducção de cerca de 30 % nos respectivos preços de transporte.

Para não dizer que a Companhia Paulista, desde a sua fundação, não modificou as suas tarifas senão no sentido de favorecer o publico, é dever accrescentar que no anno de 1893, quando a taxa cambial desceu vertiginosamente a extremos que nunca haviam sido julgados possiveis, foram todas as estradas de ferro de S. Paulo autorizadas a cobrar, com applicação a algumas tabellas, uma tarifa addicional, variavel com o cambio, á razão de 5 %, por cada dinheiro abaixo de 20.

A cobrança, porém, da tarifa movel desde então incorporada ao regimen dos fretes ferroviarios, não encareceu os preços dos transportes, em relação ás mercadorias a ella sujeitas, de modo a neutralizar os

effeitos das muitas reducções havidas antes e depois de haver entrado em vigor a taxa addicional.

Que as tarifas actualmente cobradas nas linhas da Companhia Paulista são, com effeito, sensivelmente mais modicas que as que vigoravam antigamente, quando, aliás, o custeio do serviço ferroviario importava em muito menos que hoje — é facil e convem patentear.

Pelo que diz respeito a mercadorias, sabe-se que a que mais avulta no trafego das nossas linhas, é o café.

Custava antigamente o seu transporte, nos termos da tarifa contractual, 20 réis por arroba e por legua, qualquer que fosse a distancia percorrida, o que correspondia a 206 réis por tonelada e por kilometro.

Hoje a tarifa é differencial, decrescendo progressivamente com a distancia, de 195 réis a 40 réis por tonelada e por kilometro, havendo a accrescentar a taxa addicional, cobrada á razão de 15 por cento.

Assim é que o transporte de uma sacca de café fazendo, por exemplo, o percurso de 300 kilometros, que representa a distancia média das zonas de producção do Estado ao porto de Santos, pagava antigamente cerca de 3$700, ao passo que hoje paga só 2$648, isto é, cerca de 30 por cento menos.

Em relação ás tarifas dos cereaes, o mais importante ramo de producção agricola do Estado, depois do café, a reducção havida ainda é mais consideravel, pois oscilla entre 60 e 80 por cento, conforme o percurso. Por exemplo, um sacco de arroz, feijão ou milho, pesando 60 kilos, que pagava 2$781 para o per-

curso de 300 kilometros, actualmente paga apenas 660 réis, sendo de 75 por cento o abatimento feito.

As tarifas de madeiras foram reduzidas mais ou menos de 20 por cento.

O transporte do gado em pé é hoje feito com o abatimento de 25 a 35 por cento, e, quando por trens especiaes, como é trazido o gado de Barretos a S. Paulo, o abatimento é de 50 por cento, em relação aos fretes antigos.

Pela tarifa primitiva, contractual, uma passagem de primeira classe custava, qualquer que fosse o percurso, 90 réis por kilometro, ao passo que os preços actuaes são differenciaes, descendo progressivamente de 70 réis até 30 réis, por kilometro, conforme o percurso.

Se o bilhete é de ida e volta, tem mais o abatimento de 20 por cento sobre a tarifa ordinaria. Actualmente ainda ha os bilhetes de excursão, com vantagens especiaes.

Emfim, para os que, tendo de viajar frequentemente nas linhas da Companhia, adquiram uma caderneta kilometrica de 12 mil kilometros, as passagens em 1.ª classe custam apenas 30 réis por kilometro, o que vale dizer que podem ir, por exemplo, de Jundiahy a Baurú, isto é, de um a outro extremo da linha Paulista, percurso que se vence após um dia inteiro de viagem, gastando apenas 11$222. Em parte alguma do mundo viaja-se, nas mesmas condições, a preço mais barato.

Se, presentemente, a modicidade do custo das passagens não é devidamente sentida pelos que viajam, a

razão do facto está nos impostos a que estão sujeitos os bilhetes, na importancia de 30 por cento do seu preço, sendo 20 cobrados pela União e 10 pelo Estado.

Tornando patentes estes factos, a Directoria tem a satisfacção de mostrar quanto ha realmente conseguido fazer a Companhia Paulista para favorecer o desenvolvimento das forças productivas do Estado, nesta primeira etapa de sua existencia, a despeito das difficuldades de toda sorte com que vem luctando.

E se nos algarismos exhibidos está a demonstração pratica da boa vontade e solicitude da nossa empresa em concorrer para a obra da grandeza e prosperidade de S. Paulo, ainda se desvanece a Directoria pelo facto de poder affirmar que as tarifas cobradas nas linhas da Companhia são actualmente, em seu conjuncto, as mais modicas de quantas vigoram em vias ferreas do paiz, sem mesmo exceptuar as tarifas da Estrada de Ferro Central do Brasil, proprio da Nação e o seu mais importante systema de viação ferrea, por isso que serve a zona mais povoada do paiz, ligando directamente a Capital Federal com tres de seus mais importantes Estados.

Finalmente, ainda uma importante medida tem a Directoria deliberado adoptar, no sentido de diminuir os fretes do café, conforme adeante se verá.

A eliminação da tarifa movel applicada ao café

O transporte do café contribue para a receita geral da Companhia com a quota mais ou menos de 40 %.

Por ahi se vê quanto lhe interessam as questões de cuja boa solução depende a sorte do grande producto nacional. Não será, pois, fóra de proposito um rapido exame da situação e das medidas que está a exigir.

O café tem sido, como se sabe, e será sempre o factor maximo da riqueza de S. Paulo. A situação geographica do Estado, a fertilidade de suas terras, a sua configuração e o regimen climatologico são condições naturaes que asseguram a S. Paulo a primazia na producção da grande rubiacea. Para que esta primazia seja sempre assegurada no dominio economico e se possa desenvolver a producção de tanto quanto comportam as terras ainda disponiveis no Estado, mantendo um justo equilibrio entre a offerta e a procura do artigo, portanto um preço que remunere equitativamente o productor — duas cousas são necessarias, indispensaveis: promover o augmento continuo do consumo e tornar o custo da producção tão barato quanto seja preciso, já para garantir o exito da propaganda, fazendo o uso do nosso café supplantar e substituir o de todos os concorrentes e succedaneos possiveis, já para que, mesmo vendendo o producto a preço modico, o lavrador não deixe de auferir lucro razoavel de seu trabalho.

Pelo que diz respeito ao café, com effeito, temos até aqui tratado unicamente de alargar a producção e só agora começamos a cogitar seriamente da propaganda para o desenvolvimento do consumo.

Entretanto, para que o magno problema possa ter a solução compativel com os importantes interesses que lhe estão vinculados, como elemento

basico que é da fortuna publica e particular, o que tambem se torna absolutamente indeclinavel é encarar de frente a face da questão que, mais do que nunca, está a reclamar energicas e efficazes providencias — a que diz respeito ao barateamento do custo da producção.

E' fóra de duvida que a guerra que ha quatro annos vem convulsionando o mundo inteiro, mesmo depois de acabada nos campos de batalha, sobreviverá nos effeitos que por muito tempo hão de perturbar a vida economica dos povos.

Não só o anniquilamento de consideraveis elementos de riqueza e trabalho, como o custoso fardo de tributações que terá de pesar sobre os povos belligerantes, para satisfacção dos encargos oriundos da formidavel campanha, são factos que forçosamente se hão de reflectir sobre as condições economico-financeiras de cada população, de cada familia, de cada individuo.

Em semelhante conjunctura, não será de extranhar que o consumo do café venha a se resentir das consequencias da situação, podendo resultar dahi a depressão, ainda que temporaria, do preço da mercadoria.

Essa depressão, caso se manifeste, não nos deve, porém, impressionar, pois que, facilitando o consumo, terá o alcance benefico de activar o descongestionamento dos mercados exportadores.

Não é, portanto, ahi que está o perigo. O perigo está em não poder o productor resistir á baixa, o mal está em não se achar o nosso café em situação de dar

lucro ao lavrador, se a sua cotação soffrer sensivel desfallecimento.

Isto é que urge remediar, contra este facto é que se torna indispensavel tomar as providencias possiveis, e outras não ha fóra do barateamento do custo da producção, isto é, da reducção dos salarios dos colonos, do custo dos envoltorios, dos fretes ferroviarios, das taxas de embarque, dos impostos de exportação e do juro do dinheiro.

A questão do braço é no momento a mais grave de todas, porque, além de representar a mão d'obra a verba mais importante na producção do café, acontece que, pela escassez do trabalhador, cada dia mais se accentúa a alta do salario.

Para remediar essa falta a Companhia Paulista tem feito tudo que está a seu alcance. Não só dá transporte gratuito a todos os immigrantes que procuram se localizar na zona servida por suas linhas, como offereceu ao Governo do Estado transportar de graça todos os desoccupados de S. Paulo que queiram empregar-se no trabalho agricola, no interior.

Depois da questão do braço, a que mais avulta é a dos impostos de exportação. Dizer que uma sacca de café não póde sahir de Santos sem pagar cerca de 7$000 de impostos, isto é, mais ou menos 25 % do valor da mercadoria, é patentear o exaggerado gravame a que está sujeita a exportação do producto, e quanto ha a fazer para tornal-o supportavel.

E' certo que essa supertributação tem sua origem nos compromissos da valorização, e ainda bem que é

resolução assentada pelos poderes dirigentes do Estado a eliminação da sobretaxa, logo que termine a guerra e se liquidem os encargos da divida contrahida para aquelle fim.

Vem de seguida a questão dos fretes ferroviarios. Actualmente orça mais ou menos em 4$000 o frete médio de uma sacca de café do interior a Santos, considerada a producção das zonas servidas pelos differentes systemas de viação, algumas das quaes já acampam á distancia de mais 600 kilometros de Santos.

Se o regimen de fretes em vigor tem sido supportado até aqui sem prejudicar a expansão da cultura cafeeira, como os factos têm mostrado, o mesmo poderá não acontecer daqui em deante, sobretudo em relação aos cafés oriundos de plantações menos productivas.

Attendendo ás circumstancias, não obstante ser a empresa de viação que maiores reducções tem feito no seu regimen tarifario, especialmente com applicação ao café, e ainda que não tenha a sua renda attingido o limite contractual, a Companhia Paulista, espontaneamente, tomou a resolução de eliminar gradualmente a tarifa movel addicional a que ainda está sujeito o transporte do referido producto em suas linhas, logo que termine a guerra, nos termos da proposta que apresentou ao Governo do Estado, para unificação dos capitaes despendidos nas differentes linhas ferreas que formam o systema de viação da Companhia.

Com a nova tarifa, logo que comece a vigorar, não só ficará bastante favorecido todo o café da zona

da Paulista, como se poderá considerar sensivelmente dilatado o campo economico da producção tributaria de sua rêde ferroviaria, pois não haverá região do Estado, por mais distante que seja, quando por ella servida, onde a cultura do precioso grão não se possa desenvolver com a certeza de encontrar o mais prompto, o mais seguro e o mais barato transporte para a respectiva safra.

Depois do frete ferroviario ha a considerar as taxas de embarque do café em Santos, taxas excessivamente gravosas, contra as quaes ha geraes reclamações, sendo pois de imperiosa necessidade fazer ao duro regimen em vigor as modificações convenientes.

Finalmente releva ainda considerar que poucos são os fazendeiros que possuem reservas que lhes permittam custear as suas lavouras sem que precisem recorrer ao credito, o que vale dizer que, no meio das difficuldades de varias ordens com que lucta, o productor tem ainda a opprimil-o a taxa de juros do capital que precisa tomar emprestado, quando tem a felicidade de achar quem lh'o empreste.

Assim, supergravado o producto por uma interminа cadeia de contribuições de toda especie, que directa ou indirectamente sobre elle recáem, como as que se referem á cultura, á beneficiação, ao carreto até á estação, ao transporte ferroviario, aos trabalhos a cargo do commissario, ao custo do envoltorio, aos impostos de exportação e ás taxas de embarque, a verdade é que, sommadas todas as despesas de custo de cada sacca de café, ao deixar o porto de Santos, se eleva o total, no minimo, a 31$000 réis, não se com-

prehendendo ahi nem os juros do capital empregado, nem um certo coefficiente de depreciação das culturas em consequencia da edade.

Pois bem, o que é preciso, o que é urgente, indeclinavel, para garantia da grande lavoura paulista, é que esse total soffra a reducção pelo menos de 20 %, baixando a 25$000 réis.

O que é indispensavel, para que possa o consumo do café generalizar-se em todo o mundo, não só matando todos os seus concorrentes e succedaneos, de producção natural ou artificial, como tomando o logar deixado pelo alcool, recentemente condemnado e de uso interdicto em quasi todos os paizes civilizados — é que o seu preço fique ao alcance de todas as bolsas, e que, assim acontecendo, o producto ainda dê lucro razoavel ao lavrador.

Só por este meio o Estado de S. Paulo resolverá radicalmente o problema do café; só assim não haverá concorrencia possivel para a sua producção, que se poderá desenvolver com desassombro, de modo a aproveitarem-se as terras ainda disponiveis nas extensas e feracissimas lombadas entre o Tieté e o Feio, entre o Feio e o Peixe e entre o Peixe e o Paranapanema, fazendo elevar-se a um billião de arvores o incomparavel patrimonio cafeeiro do Estado.

Eis a politica economica que a situação está a exigir e que a Companhia Paulista, no empenho de bem servir os altos interesses do Estado, está prompta a pôr em pratica, pelo que lhe toca, concorrendo não só com o transporte gratuito de todos os braços que se queiram dedicar á faina agricola, o que ha muito vem

fazendo em relação aos immigrantes, mas ainda com a nova reducção de 15 % dos fretes do café, pela eliminação da tarifa movel.

Melhoramentos

Como as tarifas têm soffrido innumeras modificações em beneficio do publico, tambem as obras e os serviços da Companhia tiveram consideravel incremento e foram melhorados em seus differentes pontos de contacto com o interesse geral.

Fundada em 1868 para construir a estrada de Jundiahy a Campinas, com 45 kilometros de extensão, foi a Companhia progressivamente desenvolvendo o seu systema de transporte, já construindo linhas novas, já adquirindo outras, complementares de seu plano de viação, de modo a possuir actualmente uma rêde ferroviaria de 1.245 kilometros, cujo trafego é feito nas melhores condições desejaveis.

Assim é que a via permanente já se acha protegida com o lastro de pedra britada em quasi toda a sua extensão; as suas condições technicas foram aperfeiçoadas, tendo-se abrandado muitas rampas e alargado as curvas mais apertadas, sobretudo nos trechos sujeitos a mais pesado trabalho; executaram-se innumeras passagens inferiores e outras obras d'arte a bem da segurança do movimento; muitos edificios do trafego foram reconstruidos em melhores condições, assim como outros levantaram-se de novo; o material rodante cresceu enormemente, e não só na quantidade como na

efficiencia dos differentes typos; elevou-se consideravelmente o numero dos trens destinados ao transporte de passageiros, tornando-se muito mais rapidas as viagens para todos os pontos servidos pelas differentes linhas; as officinas, melhor installadas em edificios adequados, foram providas do mais completo apparelhamento technico, como ainda recentemente ficou patenteado pela presteza e perfeição das reparações por ellas executadas, no porto de Santos, em cinco do vapores que haviam pertencido á frota allemã; crearam-se os serviços do carro-restaurante, do carro Pullman, do carro-dormitorio e do carro-automovel; estabeleceu-se o serviço frigorifico para a conducção da carne, de Barretos a S. Paulo e Santos, assim como o de trens especiaes continuos para o transporte do gado em pé.

Fez-se a duplicação da linha tronco de Jundiahy a Campinas, e prolongou-se a estrada de bitola larga de Rio Claro a S. Carlos por Itirapina, resultando do novo traçado o encurtamento de cerca de 30 kilometros para as communicações com as zonas servidas pelos ramaes de Jahú, Agudos e Baurú, assim como pela Noroeste do Brasil.

E não só a Companhia aperfeiçoou assim as condições technicas de suas linhas e introduziu nos seus serviços importantes melhoramentos, redundando em vantagens quer de economia, quer de segurança e conforto para os que delles se utilizam, como não se tem descurado de fomentar o progresso de toda a zona tributaria de seu systema de transporte.

E' sabido, com effeito, que tem ella procurado auxiliar de varios modos as empresas tendo por fim

construir estradas de ferro de interesse regional, taes como as companhias Dourado, Araraquara, S. Paulo-Goyaz, Pitangueiras, Monte Alto e Jaboticabal.

Nesse empenho lhes tem fornecido trilhos, locomotivas, carros e vagões já usados, a preços reduzidos, tem feito o transporte de materiaes de primeiro estabelecimento com grande reducção de tarifas, assim como tambem ha emprestado dinheiro a prazo longo e juro modico, de 6 a 7 % ao anno.

A' custa de importantes obras, estabeleceu e fez funccionar por muitos annos um serviço regular de navegação a vapor no rio Mogy-guassú, de Porto Ferreira até á sua confluencia com o Rio Pardo, graças ao qual tomaram tal impulso as lavouras das zonas marginaes que foi necessario, para bem servil-as, construir mais tarde a linha ferrea de Rincão a Pontal, margeando o Guassú.

Nem se tem limitado a acção da Companhia Paulista a promover e facilitar a expansão economica das zonas directa e indirectamente servidas por suas linhas no Estado, pois certo é que para o estabelecimento e a consolidação das relações commerciaes de S. Paulo com o Triangulo Mineiro, Goyaz e Matto Grosso muito cooperou o esforço da Companhia, não só prolongando suas linhas, de um lado até Barretos, e, de outro, até á zona de Agudos, como estabelecendo um serviço regular de travessia a vapor no Rio Grande e no Paraná, de que em outro logar trataremos com mais detalhe, e ainda diligenciando no sentido de se fazer a communicação com o longinquo Estado de Matto Grosso mediante o concurso do systema de viação de S. Paulo.

A respeito deste arduo problema, que occupou a attenção dos poderes nacionaes por mais de quarenta annos, vem a proposito lembrar a benefica intervenção da Paulista na phase resolutiva da questão.

Depois de innumeros projectos e tentativas ephemeras para a construcção de um caminho directo para o grande Estado central, em 1904 agitou-se fortemente na imprensa do Rio, por iniciativa e sob a influencia de membros do Estado Maior do Exercito, a idéa de communicar o Estado de Matto Grosso com o littoral maritimo por meio de uma estrada de ferro de Catalão a Cuyabá, solução verdadeiramente desastrosa e que viria desviar do Estado de S. Paulo, deslocando para Goyaz, Minas e Rio o eixo das communicações com aquelle remoto Estado.

Na perigosa phase que então atravessava a magna questão, pareceu á Companhia Paulista de bom conselho invocar para a materia o parecer do Club de Engenharia, do Rio de Janeiro, que, sobre ser o instituto technico de maior competencia para o exame do caso, era absolutamente insuspeito para se pronunciar sobre o momentoso assumpto, esclarecendo o governo da União a respeito da melhor solução a dar-lhe, o que equivalia a conjurar o perigo de vir a ser a estrada para Matto Grosso derivada de uma linha ferrea tributaria do plano de viação de Minas e Goyaz, conforme pretendia o elemento militar, com forte apoio de elementos politicos daquelles dois Estados.

Neste proposito, em data de 5 de Abril de 1904, a Directoria dirigiu ao Club de Engenharia substancioso memorial, em que expoz o estado da questão,

accentuando o consideravel desenvolvimento que nós ultimos tempos tivera a rêde de viação ferrea paulista, especialmente para as bandas de Matto Grosso.

Correspondendo gentilmente ao appello, o Conselho Director do Club de Engenharia, em sessão de 2 de Maio de 1904, por unanimidade de votos, deliberou attender á consulta da Companhia Paulista.

Depois de detido exame e discussão da materia, o Club de Engenharia, em sessão de 1.º de Outubro de 1904, julgou problema nacional inadiavel a construcção da linha que, partindo das immediações de S. Paulo dos Agudos, ponto de intersecção das estradas Paulista e Sorocabana, e passando pelo salto do Urubú-Pungá, atravessasse o Estado de Matto Grosso, dirigindo-se ao rio Paraguay, nas proximidades da Bahia Negra.

A opportuna intervenção da Paulista colhera o desejado effeito.

Instigado pelo autorizado parecer do Club de Engenharia, poucos dias depois, por decreto de 18 de Outubro de 1904, o presidente da Republica, sr. conselheiro Rodrigues Alves, resolvia autorizar a revisão das concessões das estradas de ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas, especialmente para fazer, quanto á primeira, de que era cessionaria a Companhia Noroeste do Brasil, que tivesse o seu traçado alterado de modo a partir de Baurú, seguir o valle do Tieté em direcção a Itapura, atravessar o rio Paraná nas proximidades do salto do Urubú-Pungá, penetrar o Estado de Matto Grosso demandando Bahús, e dahi dirigindo-se á cidade de Cuyabá, traçado este que pouco depois era

modificado na sua parte final de modo a terminar a linha no rio Paraguay, inteiramente como alvitrára o Club de Engenharia.

Eis a genese da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e de seu prolongamento de Itapura a Corumbá.

E' dispensavel assignalar o bem que resultou para Matto Grosso e para S. Paulo do certeiro gesto da Paulista, tão intelligentemente amparado pelo Club de Engenharia e com tanto patriotismo attendido pelo governo da Republica.

Cultura florestal

A formidavel derrubada de mattas no Estado de S. Paulo, determinada principalmente pelo extraordinario desenvolvimento de sua cultura agricola e pelo incremento que tem tomado a sua industria pastoril nos ultimos tempos, é facto de plena notoriedade.

Corre parelhas com a intensidade do desflorestamento do territorio paulista, o enorme consumo de madeira que se vem fazendo em todo o Estado, já com applicação á construcção predial em seus 197 municipios, em um só dos quaes, o da Capital, se constroem annualmente, na zona urbana e na rural, cerca de quatro mil edificios de toda especie, já como combustivel nas empresas de transporte, nos estabelecimentos industriaes e nos fogões domesticos, em volume que ascende a muitos milhões de metros cubicos por anno, já emfim por seu emprego na superstructura das estradas de ferro, em quantidade que orça por um e meio milhão de dormentes annualmente.

Se até aqui, graças á progressiva penetração das estradas de ferro nas zonas novas, ainda não despidas de sua vestimenta florestal, tem sido possivel abastecer o Estado, com relativa facilidade, dos productos de sua flora lenhosa, é claro que, em proximo futuro, concluida que seja a derrubada das grandes mattas virgens, S. Paulo estará a braços com uma accentuada crise de madeira, da qual não poderá deixar de resultar, na medida da escassez que é força prever, um forte encarecimento do precioso artigo.

Para ver que com o desenvolvimento do consumo do grande producto, o seu preço já tem subido sensivelmente, basta lembrar que antigamente se vendia na Capital o metro cubico de madeira serrada a 40$000 e 50$000, e que actualmente o preço é de 80$000 a 100$000.

Dantes custavam os dormentes de estrada de ferro, bitola larga, 20$000 a duzia: actualmente já custam quasi o triplo. Quando a lenha começou a ser empregada no serviço ferroviario, comprava-se o metro cubico, á beira da linha, a 2$000; hoje ha estradas, como a S. Paulo Railway e a Central, que pagam 6$000 e mais.

O que acontece em S. Paulo, devido á progressiva escassez da madeira, acontece tambem, ainda em maior escala, em todos os paizes, mesmo naquelles de grande riqueza florestal, como a Russia Européa, o Canadá e os Estados Unidos, de modo que em breve a crise do producto será mundial.

Se, deixando a situação correr á revelia, grandes serão os onus e as difficuldades que o futuro reserva

ás estradas de ferro, pelo que diz respeito aos seus dois principaes materiaes de consumo, o combustivel e o dormente, por outro lado, encarando o problema sob um ponto de vista mais alto, como salvar o Estado das calamidades que o ameaçam, quer de ordem physica, quer de ordem economica, resultantes do desnudamento de seu solo?

Evidentemente só a cultura florestal poderá reintegrar a natureza nos elementos de que vem sendo despojada.

Tomou a Companhia Paulista a iniciativa dessa patriotica e bemfazeja campanha.

No interesse de estudar a materia praticamente, colhendo dados concretos que a habilitassem a resolver o interessante problema, especialmente pelo que diz respeito aos interesses de suas linhas ferreas, e ao mesmo tempo de fomentar no Estado de S. Paulo um novo ramo de cultura, de tão util e generalizada applicação, como de intuitivo resultado financeiro, fundou a Companhia, em 1904, o Horto Florestal de Jundiahy, especie de campo de experiencia e demonstração, destinado a lhe guiar os primeiros passos em busca do magno objectivo.

Ao mesmo tempo que tinha a sua attenção voltada para as experiencias do Horto de Jundiahy, não se descurou a Companhia de considerar outras faces da questão. Dão prova disso os estudos que por sua conta foram feitos na Australia e nos Estados Unidos, os livros que fez publicar e as medidas que, no interesse da propaganda da materia, conseguiu que fossem votadas pelo Congresso das Vias de Transporte, convo-

cado pelo Governo Federal e reunido no Rio de Janeiro, em 1909.

Como resultado de seus estudos e das experiencias feitas durante alguns annos, no Horto de Jundiahy, reconheceu a Directoria a conveniencia de emprehender em larga escala a cultura do eucalypto, especialmente das seguintes especies: *tereticornis, rostrata, botryoides, longifolia, saligna, citriodora, maculata, corynocalyx, trabuti, resinifera, acmenioidis, regnans* e *punctata.*

Segundo está provado, pelas experiencias feitas em todos os paizes do mundo em que a preciosa essencia é cultivada, a madeira do eucalypto presta-se perfeitamente á construcção predial, de moveis e utensilios, a obras na terra e na agua, em summa, a todas as applicações possiveis, pois que, sob uma bella apparencia, é sufficientemente pesada e compacta, de grande tenacidade e duração, concorrendo para esta ultima qualidade não só a densidade da sua textura, como tambem a grande quantidade de succos taninosos que impregnam os tecidos, e as gommas resinosas que encerram as suas cellulas.

Finalmente, não racha nem empena, a despeito das variações hygrometricas, uma vez que o córte e a seccagem tenham sido feitos em tempo proprio, isto é, no inverno, por ser a época de maior repouso vegetativo e que permitte mais lenta evaporação das substancias aquosas.

Uma outra qualidade dá a essa essencia florestal a primazia sobre quantas se podem prestar á exploração industrial, é o prodigioso vigor, a extraordinaria

rapidez de seu crescimento, sobresahindo na arvore o grande porte rectilineo de seu tronco. E esse prodigioso e rapido desenvolvimento observa-se não só na Australia, a terra natal da grande myrtacea, mas em todos os paizes em que o calor não é uniforme e nem sempre se mostra em alto grau a humidade atmospherica, pois o eucalypto, em seu trabalho vegetativo, tem necessidade de uma época de repouso durante o anno, quer trazida pelo abaixamento da temperatura, quer pela secca, condições climatericas que são, como se sabe, precisamente as do Estado de S. Paulo.

Especialmente pelo que diz respeito á duração do eucalypto como dormente de estrada de ferro ou em applicação semelhante, são conhecidos os excellentes resultados de seu emprego na Australia, na Europa, nos Estados Unidos, na Argentina, no Uruguay, em toda parte emfim onde a preciosa essencia tem sido posta á prova, apresentando a duração de 10, 20 e até 30 annos em trabalho.

Nas linhas da Companhia Paulista as experiencias feitas, em geral com dormentes da especie *globulus*, de 15 annos de edade, demonstraram a duração maxima de 9 annos e 8 mezes, resultado tanto mais promettedor quanto é certo que a especie experimentada é das que menos se prestam á applicação em causa, e, segundo as observações de muitos annos, a duração média das nossas melhores essencias, taes como o faveiro, o jacarandá e a peroba-mirim, tem sido apenas de 5 a 7 annos.

Na S. Paulo Railway foram assentados, em 1896, 12 dormentes de eucalypto da especie *crebra;* desses dormentes alguns foram retirados em 1917, para

exame, tendo sido achados em bom estado, apesar de já então contarem 21 annos de serviço, o que mostrou que podiam ainda continuar em trabalho muito mais tempo.

Em Maio de 1915, tendo completado as maiores plantações do Horto de Jundiahy a edade de dez annos, limite minimo traçado pelos eucalyptographos para a exploração de taes arvores, foi feito o primeiro córte de eucalypto para a obtenção de dormentes, não só com o fim de avaliar o rendimento dessas arvores em differentes edades, como para experiencias de durabilidade da madeira das boas especies alli em cultura, e tambem para se determinar o vigor de sua reconstituição, pois é facto que os eucalyptos têm a preciosa faculdade de se reproduzir por meio de brotos ou rebentões das touças.

Reduzida a madeira a dormentes e lenha, o rendimento apurado, deduzidas todas as despesas, foi de 10$700 réis, em média, por arvore, o que corresponde a cerca de 1$000 réis por anno de edade, tendo sido computados os dormentes de bitola larga ao preço de 4$000 réis, os de bitola estreita a 1$840 e o metro cubico de lenha a 3$200 réis. Entretanto, para a Companhia o custo da producção desses materiaes foi apenas de 1$200 relativamente ao dormente, e 1$100 para o metro cubico de lenha, postos á beira da linha.

Em Janeiro de 1916 foram assentados nas linhas da Companhia os dormentes obtidos, cabendo agora ao tempo pronunciar-se sobre a duração do material em trabalho, não só quanto á edade da madeira como tambem em relação ás varias especies em prova.

Quando mesmo se verifique ser apenas de oito annos, em média, a duração dos dormentes feitos de boas especies de eucalypto, o resultado será muito vantajoso.

Assim, mesmo o dormente metallico, que tão bons serviços tem prestado em nossas linhas, a despeito de alguns inconvenientes, e cuja duração póde elevar-se talvez a 40 annos, ficará longe de poder competir com o dormente de eucalypto.

E' que custando o dormente metallico, systema Post, assentado em leito de bitola larga, cerca de 20$000 réis, dahi resulta que, além de contribuir o emprego desse material para encarecer enormemente a construcção da linha, a despesa annual com a amortização e os juros do preço de acquisição de cada dormente, á taxa de 8 %, não importa em menos de 1$000 réis.

Ora, o dormente de eucalypto ficando apenas em 1$200 réis, quando produzido pela Companhia, e a mão d'obra do assentamento importando em cerca de 800 réis, é facil verificar que o respectivo custo annual não passa de uns 300 réis, isto é, apenas 30 % do custo annual do dormente metallico.

Nestas condições, a vantagem economica que offerece o producto nacional, como se vê, é tão patente, tão consideravel, que não ha vacillar na preferencia de sua applicação.

Generalizando, póde-se dizer com segurança que a empresa ferroviaria que, previdentemente, emprehender a cultura florestal com o fim de se abastecer de

dormentes para o consumo proprio, não só se garantirá contra as difficuldades e prejuizos resultantes da progressiva escassez do material, como conseguirá reduzir de cerca de 70 % uma das mais pesadas verbas de seu custeio.

Além destas vantagens, que dizem respeito propriamente aos interesses da estrada, não são de menor vulto as que entendem com a economia publica, pois que augmentar a producção do paiz, concorrendo ao mesmo tempo para diminuir a massa da importação, é collaborar dobradamente para augmentar a riqueza nacional.

Tambem no interesse de verificar se as lenhas das varias especies de eucalyptos possuem, mesmo tendo as arvores apenas a edade de cinco a dez annos, valor industrial como combustivel para locomotivas, foram feitas as necessarias experiencias pela Repartição da Locomoção. O resultado foi achar-se que a sua combustão, o effeito calorifico e o consumo eram pelo menos equivalentes ás melhores lenhas geralmente usadas no serviço das linhas.

Constatado, de outra parte, que o custo de um metro cubico de combustivel de producção da Companhia, posto á beira da linha, importa apenas em 1$100 réis, quando o mesmo material está sendo actualmente adquirido pelo triplo e quadruplo deste preço, fica patente a extraordinaria economia que resultará de ser a Companhia a propria a produzir a lenha de seu gasto, além da segurança de nunca lhe vir a faltar o material, pois assim terá o combustivel equivalente a uma tonelada do melhor carvão de pedra ao preço de

8$800 réis, quando o preço desse combustivel actualmente é de mais de 150$000 e em condições normaes tem sido de 40$000 réis, posto em Jundiahy.

A' vista de tão animadores resultados, perfeitamente apoiados em dados positivos, concludentes, resolveu a Directoria dar todo o desenvolvimento á cultura florestal, estando mesmo deliberada a explorar o novo ramo de producção no intuito não só de prover o abastecimento de suas linhas de dormentes e combustivel, mas tambem visando fins commerciaes, o que será concorrer para remediar a falta de madeira que, em proximo futuro, ameaça tornar-se muito sensivel no Estado.

Nesse proposito tem vindo adquirindo as terras necessarias, todas situadas á margem de suas linhas, de modo que o Serviço Florestal conta já a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, medindo a área total de 2.965 alqueires ou 7.176 hectares, terras essas que, com todas as bemfeitorias nellas existentes — casas, machinas, culturas diversas, pois que muitas eram fazendas de café, perfeitamente montadas — custaram á Companhia a somma de 951:204$440 réis, correspondente a 321$678 por alqueire.

Nesses differentes hortos achavam-se plantados, em 31 de Dezembro de 1917, 3.502.100 arvores, das quaes 3.430.300 eram eucalyptos e 71.800 constituidas em sua maioria por essencias florestaes indigenas. Em 31 de Março ultimo a plantação geral elevára-se a 4.200.000 arvores.

O numero de arvores plantadas, occupando 1.010 alqueires de terras, e as respectivas edades constam do seguinte quadro:

ANNOS	ARVORES PLANTADAS	ANNOS DE EDADE
1904	16.050	14
1905	11.510	13
1906	11.895	12
1907	6.768	11
1908	13.777	10
1909	25.600	9
1910	102.800	8
1911	133.212	7
1912	253.725	6
1913	110.526	5
1914	272.597	4
1915	252.000	3
1916	903.920	2
1917	1.387.720	1

O total das despesas feitas até 31 de Dezembro de 1917 com o Serviço Florestal importava em..... 2.613:837$049, tendo sido a parcella de 1.311:165$793 incluida na despesa geral da Companhia, e a de 1.302:671$256 escripturada em conta de capital, como o serão todas as despesas que daqui por deante se realizarem com este serviço, fazendo-lhes face o fundo especialmente constituido para este fim, que se augmentará progressivamente, na medida das necessidades, por meio de quotas annualmente deduzidas da renda liquida.

Actualmente está o Serviço Florestal organizado, em seu trabalho e installações, de modo a poder annualmente plantar até dois milhões de arvores.

E' resolução da Directoria continuar o desenvolvimento da cultura mais ou menos com esta força, até possuir trinta milhões de arvores, esperando portanto ter a tarefa inteiramente concluida em 1932, época em que as plantações mais antigas já terão attingido seu pleno desenvolvimento, e se acharão, pois, em condições de permittir que se inicie em larga escala a exploração industrial dos respectivos productos.

E' interessante calcular o valor realizavel do patrimonio florestal que a Companhia terá assim constituido. Attribuindo a cada arvore o rendimento liquido de 1$000 por anno de edade, segundo os dados experimentaes colhidos, as plantações então existentes valerão cerca de duzentos e cincoenta mil contos de réis.

Esta estimativa da riqueza florestal da Companhia é baseada, como se viu em outro logar, na hypothese de ser a madeira utilizada em dormentes e lenha, exactamente as duas mais modestas applicações que póde ella ter, tendo sido computados os dois materiaes aos preços em vigor em 1915, sendo de esperar, entretanto, que, na época em que os productos começarem a ser entregues ao mercado, alcancem muito mais altos preços, sobretudo no caso de vir a ter a maior e melhor parte da madeira applicações menos subalternas do que as duas consideradas.

E que o valor do patrimonio florestal assim estimado não pecca por exaggero é o que é facil verificar, em face do provavel rendimento annual de sua applicação industrial.

Com effeito, quando chegar o tempo de abater a Companhia as suas arvores, em regimen normal, a sua

capacidade de producção de madeira com applicação a lenha, dormentes, construcção predial, mobiliario, em summa, para obras de toda natureza, será a correspondente ao córte de um milhão de arvores por anno, que deverá produzir, á razão de 20$000 por arvore, o rendimento liquido de cerca de 20.000:000$000.

Nem se diga que poderá faltar consumo para tão grande producção de madeira.

Só as estradas de ferro do Estado consomem actualmente lenha e dormentes no valor de cerca de 15.000:000$000. De resto, as applicações da madeira são multiplas e em quantidade que só tende a crescer, ao passo que para fazer face ao consumo nada temos feito senão simplesmente derrubar as grandes mattas nativas, sendo nosso mercado actualmente supprido de productos florestaes que já procedem dos mais remotos municipios do Estado, e em quantidade que faz prever o seu esgotamento em futuro não remoto.

E cumpre considerar que além do mercado paulista, ha proximo o mercado do Rio de Janeiro, e que só a Estrada de Ferro Central faz um consumo annual de madeira, em differentes applicações, no valor de alguns milhares de contos de réis. De resto, que o consumo nacional do artigo é enorme, revela-o ainda o facto de ter o Brasil importado do extrangeiro, em 1913, isto é, no ultimo anno anterior á guerra, 169.638 toneladas de madeira, no valor mais ou menos de um milhão esterlino.

Assim, tudo faz crer que a Companhia Paulista, iniciando a cultura florestal e desenvolvendo-a em vastas proporções, não só resolverá dois importantes

problemas de sua economia ferroviaria, como creará um novo ramo de producção que, além de augmentar a riqueza nacional, permittirá larga remuneração ao capital empregado.

Industrias connexas

Muitas são as industrias e das mais importantes, a que a cultura florestal do eucalypto póde dar vida e alento.

Toda gente conhece o alto valor, o consideravel conjuncto de applicações do ferro, do qual não é exaggero dizer que representa a ossatura da industria moderna.

Felizmente para o Brasil, uma das maiores riquezas de seu reino inorganico está nas immensas jazidas do minerio de ferro, que existem todavia em quasi completo desaproveitamento.

A magna guerra, trazendo perturbações de toda ordem á vida dos povos, veio pôr á prova os seus recursos proprios e a necessidade de prover cada um por si a solução dos problemas de que dependem a sua defesa e segurança, assim como a sua independencia economica e o desenvolvimento da sua riqueza.

Com relação ao ferro, se o minerio existe no paiz em incalculavel quantidade, principalmente no Estado de Minas, com o excellente rendimento metallico de 68 %, entretanto falta-nos a gusa barata e abundante, capaz de alimentar com exito as empresas que tenham como objectivo os artefactos em que entre a preciosa materia prima.

A razão dessa falta, a causa de não prosperar no Brasil a metallurgia da gusa, que tem vivido opprimida pela concorrencia extrangeira, está principalmente no alto preço do carvão vegetal empregado na sua fabricação. Tambem contribue para certa inferioridade da gusa nacional a falta de homogeneidade do producto, concorrendo para esse inconveniente o facto de não ser sempre da mesma qualidade o carvão utilizado na sua preparação, em consequencia de provir de florestas nativas de localidades differentes, naturalmente compostas de essencias variadas.

Quer isto dizer que o carvão vegetal abundante, barato e da mesma qualidade é elemento fundamental para o successo da siderotechnia em nosso paiz, não só por ser preferivel ao coke metallurgico usado para esse fim no extrangeiro, como por ser o unico combustivel que se presta no Brasil á fabricação da gusa em altos fornos.

Segundo está verificado por experiencias que merecem plena confiança, o eucalypto produz o rendimento excepcional de 34 % em peso de excellente carvão, com densidade superior á das melhores essencias brasileiras, comprehendida a propria "candeia", que é reputada a melhor madeira nacional para a producção de carvão.

Em taes condições, fica patente que a cultura florestal promovida pela Companhia na mais vasta escala, se encontrará consumo facil e remunerador para a madeira produzida pelo tronco de suas arvores, tambem achará applicação das mais uteis para os galhos e mesmo para as partes do tronco que não forem utilizaveis como madeira de construcção.

Na cultura desenvolvida do eucalypto está, pois, a chave de um dos maiores problemas industriaes do Brasil, e a S. Paulo caberá a iniciativa de resolvel-o, propiciando ás incommensuraveis jazidas de ferro que existem no paiz o elemento primordial para o completo successo de sua exploração industrial. E este successo se afigura tanto mais seguro e auspicioso quanto é certo possuir o Estado, em suas poderosas quédas d'agua, immensas jazidas de energia hydro-electrica, de que ha a tirar immenso partido na metallurgia de ferro, em que já é pratico e acceito o uso da corrente electrica, sobretudo quando se póde obtel-a a preços excepcionalmente baixos, sendo então a economia do combustivel nos altos fornos correspondente a dois terços do que se consome nos que trabalham exclusivamente a carvão.

Accresce, de outra parte, considerar que a madeira do eucalypto, submettida á carbonização em apparelhos especiaes deixa, como productos da operação, além do carvão, substancias volateis que della se desprendem e são recolhidas por condensação, dando origem ao acido acetico, ao alcool methylico e ao alcatrão, artigos todos de grande valor commercial, por suas innumeras applicações.

Em dado peso da madeira secca de eucalyptos de doze especies differentes, cultivados nos hortos da Companhia, encontraram-se as seguintes porcentagens médias dos productos mencionados:

Carvão	34 %
Alcatrão	7 %
Acido acetico	5 %
Alcool methylico. . . .	3.5 %

Outro importante ramo de industria que a cultura da preciosa myrtacea vem originar, para elle concorrendo com a materia prima na quantidade que se queira, tendo-se apenas o trabalho de colhel-a, é o da preparação da essencia de eucalypto, artigo de alta cotação no mercado e para o qual não falta consumo, qualquer que sèja a producção, em virtude de ser hoje a referida substancia muito utilizada em perfumaria, no preparo de aguas de toilette e sabonetes, avultando tambem o seu emprego ultimamente na metallurgia, para a separação dos metaes dos minerios que os contêm.

Pelas experiencias feitas no Serviço Florestal da Companhia em 58 especies de eucalyptos, determinou-se o rendimento de cada uma, tendo-se verificado serem muitas as especies que, para 100 kilos de folhas distilladas no mesmo dia em que foram colhidas, produziram mais de 1 litro de essencia.

A' vista deste resultado é facil calcular o volume de oleos essenciaes que será possivel fabricar com a abundantissima materia prima disponivel e o valor de semelhante producção, sabendo-se que de cada arvore poderão ser retirados annualmente 5 a 10 kilos de folhas, sem prejudicar as suas funcções, e que cada litro da essencia de eucalypto se vende em qualquer mercado do mundo por 25 francos.

Finalmente, as plantações de eucalypto na extensão em que a Companhia pretende leval-as a effeito, lhe vêm proporcionar, nos proprios terrenos occupados pela cultura florestal, vastissimo campo perfeitamente aproveitavel para a criação de ovelhas.

A folhagem pouco densa e a copa muito aberta do eucalypto, cujas folhas tomam a posição vertical, pela torção dos peciolos, durante as horas de sol, o tornam verdadeiramente precioso para a formação de pastagens arborizadas, nas quaes o orvalho é mais abundante e é mais duradoura a sua acção, sendo tambem menor o perigo e menos sensivel o effeito das geadas.

No Serviço Florestal da Companhia, em consequencia dos trabalhos executados para manter sempre limpas as plantações, a primitiva vegetação de barba de bóde e sapé foi pouco a pouco cedendo o logar ao capim catingueiro, que já fórma densos e luxuriantes tapetes de verdura, mesmo durante a secca mais rigorosa.

Era de suppôr que os eucalyptos, depois de crescidos, impedissem a vegetação rasteira; entretanto temos exemplos de plantações de 12 a 13 annos, em que a pastagem se mantem viçosa e sem soluções de continuidade.

Em vista disto, foi resolvido tentar a criação de carneiros nas mattas de eucalyptos, o que, feito ha já dois annos, tem dado excellentes resultados.

Está averiguado que os eucalyptos supportam perfeitamente tal concorrencia, mantendo-se o rebanho, que já se compõe de 234 cabeças, em muito boas condições, abrigado dos ardores do sol e das copiosas chuvas de verão.

A raça escolhida para as experiencias que se estão tentando é a Romney-Marsh, recommendavel pela sua rusticidade, excellente carne e boa lã.

Se os resultados forem correspondendo á espectativa, havemos de ir desenvolvendo a criação ovina, na proporção em que crescerem as plantações de eucalyptos e o permittirem as pastagens disponiveis.

Assim, a verificar-se a hypothese figurada, quando a cultura florestal attingir o maximo desenvolvimento, não será de admirar que, sob a immensa fronde constituida por seus trinta milhões de arvores, se veja apascentar-se o maior rebanho ovino do paiz, pois dará o immenso campo de pastagem para alimentar não menos de 100.000 ovelhas.

Não faltando mercado de consumo, nem interna, nem externamente, graças aos matadouros frigorificos, para a carne do carneiro, e o mesmo podendo-se dizer com relação á lã, são patentes os lucros que promette o novo ramo industrial, nas condições especialissimas em que se achará a Companhia para exploral-o em vasta escala.

O decreto federal de 6 de Março de 1918

A Directoria não fechará as considerações que suscita a cultura de essencias florestaes, sem fazer algumas referencias ao decreto federal de 6 de Março do corrente anno, que concedeu o premio de 150 réis por arvore que seja plantada a partir da referida data, desde que o seu numero não seja inferior a 500.

Patenteado como ficou o extraordinario consumo que se vem fazendo da madeira, sob suas multiplas fórmas e para as mais variadas applicações, e, de outra parte, sendo de plena evidencia os magnificos lucros

que ha a esperar da cultura florestal em grande escala, como unico meio de se conjurar a crise da madeira, que nos ameaça em proximo futuro, logo que se conclua a devastação das florestas nativas que ainda vestem as zonas servidas por meios regulares de transporte — é claro que não podia vir mais a proposito o acto do governo federal tendo por fim crear um forte estimulo em favor do desenvolvimento da cultura florestal no Brasil.

O acto do illustre sr. Ministro da Agricultura, dr. J. G. Pereira Lima, estabelecendo o premio de 150 réis a vigorar pelo prazo de tres annos, por cada arvore que se plantar, vem dar um grande impulso a este novo ramo de cultura agricola, tão lucrativo na ordem financeira, como necessario á economia nacional, e, pois, nas melhores condições para se constituir em tempo um dos mais poderosos factores da riqueza publica.

Posto assim em fóco o notavel problema e a todos facilitado o meio pratico de concorrer para a sua solução, na escala exigida pelas circumstancias, é de esperar que a attenção dos lavradores se volte para este importante ramo de trabalho, e que em todos os pontos do paiz haja um éco para o patriotico e bemfazejo appello do governo federal.

A Industria Pecuaria

Providencias para o seu desenvolvimento

Entre as riquezas que mais promettem contribuir para a grandeza do Brasil e especialmente do Estado

de S. Paulo, nenhuma sobrepuja a industria pecuaria, a industria ideal para as condições economicas do nosso paiz.

Para o bom exito de qualquer grande tentativa de exploração industrial, já uma vez o dissémos, a preliminar indispensavel é sem duvida que o artigo a lançar-se no mercado encontre consumo capaz de absorver a producção, qualquer que seja o grau em que se possa desenvolvel-a.

Como estão hoje distribuidas as cousas no mundo economico, e dada a concorrencia que faz do moderno dominio industrial um verdadeiro campo de batalha, evidentemente não é facil, é antes difficil, achar um ramo de trabalho susceptivel de ser explorado em larga escala, podendo constituir a riqueza de um povo.

Quando o paiz é novo, como o nosso, e ainda desprovido de braços e capitaes, portanto em condições de obter só a altos preços o concurso dos dois poderosos agentes de producção, a difficuldade ainda se aggrava, porque então só em condições muito especiaes podem ainda medrar e ganhar incremento as industrias manufactureiras e, como estas, todas quantas dependem de custosas installações technicas e mão d'obra abundante.

Em taes circumstancias, já se vê que em nosso paiz o trabalho susceptivel de melhor resultado será ainda por muitos annos o que procure tirar partido da terra, que é o grande factor economico nacional, explorando-a em seus variados elementos de producção.

Mas, mesmo nesse campo de actividade é claro que nem tudo póde ser produzido, em escala avantajada, com segurança de exito commercial. Ao contrario, a concorrencia cosmopolita, tão alargada pelos modernos processos do technicismo industrial como favorecida pelos meios de transporte, tão rapidos, em situação normal, como baratos, torna cada vez menor o numero dos artigos de producção capazes de constituir grandes nervos da fortuna publica.

Assim é que, por motivos notorios, não podemos aspirar á producção e exportação em escala indefinidamente crescente, por exemplo, dos cereaes, do assucar, do cacáo, do fumo, do algodão, relação esta a que já se póde tambem addicionar a propria borracha, que até ha pouco parecia monopolio do Brasil.

Em semelhante situação é verdadeiramente motivo para as nossas mais vivas congratulações o que occorre no mundo economico em relação ao artigo de maior consumo publico, a carne verde, e depois da carne, ao couro, ao sebo e aos demais productos derivados do boi.

Eis uma série de generos que começa a escassear em toda parte e que nós estamos habilitados a produzir para abastecer o mundo inteiro. Desde que, com effeito, a carne verde se tornou, pelos modernos processos de refrigeração do ambiente que a envolve, uma mercadoria de commercio internacional, podendo ser transportada de um para outro lado do oceano em tão perfeito estado de conservação, tão fresca e saborosa como é levada do matadouro de qualquer cidade para os

talhos de seu commercio varegista, virtualmente raiou para o Brasil o advento de uma industria nova, fadada a um futuro incomparavel.

E' que paizes que até ha pouco passavam por grandes exportadores do artigo, como os Estados Unidos, já não o produzem sufficientemente para o proprio consumo.

Ainda não ha muito, o sr. John Barrett, presidente do Bureau das Republicas Americanas, em eloquente discurso pronunciado em Nova York, vaticinava que dentro de poucos annos as grandes planicies situadas no centro da America do Sul ficariam completamente cobertas de animaes, que em sua maior parte seriam destinados ao abastecimento dos Estados Unidos.

De facto, nenhuma região do mundo se apresenta em extensão tão dilatada e ao mesmo tempo em condições physicas tão propicias, pelo valor dos seus campos nativos, pela abundancia das aguadas permanentes e pela benignidade do clima, á cultura extensiva da pecuaria e, além de tudo isso, tão proxima dos maiores mercados de consumo, como a zona immensa que comprehende a maior parte dos territorios de Matto Grosso, de Goyaz e a extrema occidental de Minas Geraes, onde a industria pastoril encontra campo por assim dizer illimitado para o seu desenvolvimento.

Ora, para felicidade de S. Paulo, acontece que toda a sua região fronteiriça, confinando ao norte e a leste com a vastissima zona acima assignalada, apresenta os mais favoraveis requisitos, não só pela sua situação geographica, como por suas condições agro-

pecuarias, para constituir-se o centro invernista do gado procedente de Matto Grosso, de Goyaz e do Triangulo Mineiro.

Com effeito, os municipios da Franca, de Barretos, de Rio Preto e circumvisinhos, com a área de cerca de setenta mil kilometros quadrados, já em grande parte coberta de magnificas pastagens de capim gordura, estão naturalmente fadados a ser o grande entreposto de engorda das boiadas vindas do sertão, e a representar o mais importante mercado nacional de gado.

A perspectiva de todos estes factos não podia passar despercebida da administração da Companhia Paulista, levando-a, em tempo, a pôr em acção todas as providencias a seu alcance para fomentar quanto possivel um rapido e accentuado desenvolvimento do grande ramo industrial, tanto mais quanto a nova corrente de trafego a originar-se dahi naturalmente tinha de refluir em cheio sobre o systema de transporte da Companhia.

A primeira providencia que coube á Paulista estabelecer, depois de haver levado o seu systema de viação até á região pastoril, foi tornar o territorio do Estado de S. Paulo facilmente accessivel ao gado procedente tanto do Triangulo Mineiro e de Goyaz como de Matto Grosso, para obviar os inconvenientes que resultavam de achar-se o territorio paulista por assim dizer segregado daquelles incommensuraveis centros de producção bovina pelo Rio Grande e pelo Paraná, dois cursos de agua de immensa largura e profundidade, sem nenhuma ponte nem meio algum de travessia.

Supprindo a grande lacuna, fundou a Companhia Paulista o Porto Antonio Prado, no Rio Grande, e o Porto do Taboado, no Paraná, montando em ambos um serviço regular de travessia por meio de rebocadores a vapor, cuja exploração confiou, por arrendamento, a uma empresa particular.

E como, penetrando o gado em territorio paulista, para que pudesse alcançar os centros invernistas, era imprescindivel fornecer-lhe boas estradas, convenientemente providas de ranchos, curraes e pastagens adjacentes, a Directoria dirigiu ao Congresso Legislativo do Estado uma representação solicitando a votação da verba de 200:000$000 para ser applicada aos melhoramentos indicados.

Correspondendo ao appello da Companhia, o Congresso votou a lei n. 1.382 de 4 de Setembro de 1913, que consignou a verba de 200:000$000 para a realização daquellas obras.

Dois annos depois de promulgada a lei, resolveu o Governo dar-lhe execução, tendo, porém, mandado apenas levar a effeito os serviços mais urgentes, na importancia de 55:000$000.

De outra parte, sendo de maxima vantagem iniciar a exploração do grande ramo de trabalho no terreno propriamente industrial, pois é ahi que o novo factor economico se poderia constituir de futuro um incalculavel elemento de riqueza para S. Paulo, desde que, abastecido o mercado interno, conviesse exportar a carne para os mercados externos, promoveu a Directoria a incorporação da Companhia Frigorifica e

Pastoril, tendo por fim construir e explorar, no municipio de Barretos, um grande matadouro pelo systema frigorifico, para o que lhe transferiu a concessão do privilegio que obtivera da respectiva Camara Municipal.

Fundada esta empresa, subscreveu a Companhia Paulista uma parte de seu capital, e lhe vem prestando todos os auxilios a seu alcance para o bom exito da tentativa, a primeira que se fez neste genero em nosso paiz.

Além das medidas mencionadas, outras tomou ainda a Companhia com applicação á materia, a que já fizemos referencia em outra parte, taes como o estabelecimento de trens continuos para a mais rapida conducção do gado em pé, mediante tarifas muito reduzidas, e o transporte da carne em vagões frigorificos.

As diligencias em boa hora envidadas pela Companhia não podiam deixar de fructificar e têm sido de facto coroadas dos melhores resultados.

Para mostrar os serviços que vêm prestando os meios de communicação estabelecidos no Porto Antonio Prado e no do Taboado, basta dizer que um e outro deram entrada no territorio do Estado, durante o anno de 1917, a 133.118 cabeças de gado bovino.

Quanto á industria frigorifica, é sabido que a opportuna iniciativa da Paulista promovendo a fundação do matadouro frigorifico de Barretos serviu de incentivo á installação de outro grande estabelecimento congenere, o de Osasco, e que ambos estão exportando

carne para a Europa em valor que já ascendeu, em 1917, a 25.190:000$000.

Sabe-se mais que uma forte empresa americana, a Companhia Armour do Brasil, está montando um outro grande matadouro frigorifico no municipio da Capital, orçado em 15.200:000$000, o qual, por suas proporções e pelos modernos aperfeiçoamentos de que será dotado, representará o mais notavel estabelecimento desta natureza na America do Sul.

Está, pois, lançado em S. Paulo o novo ramo industrial, e não ha duvida que, graças aos elementos naturaes com que conta, ha de lograr o mais completo exito, constituindo em breve um dos maiores nervos da fortuna do Estado.

Pelo que diz respeito propriamente aos interesses da Companhia, é grato assignalar que a nova corrente de trafego, que assim se originou e vem crescendo de anno para anno, deu logar ao transporte em suas linhas, em 1917, de 323.952 cabeças de gado em pé e 11.529 toneladas de carne.

A expedição destas mercadorias, procedentes das zonas de criação e invernista, naturalmente fez nascer e avolumar-se uma contra-corrente de importação, com destino ás mesmas zonas, composta, além dos artigos de consumo commum, de sal, arame para cercas e outros generos de applicação especifica, de cujo volume total dá bem idéa o facto de ser hoje a estação de Barretos uma das tres de maior movimento e de mais avultada arrecadação.

Desenvolvimento technico e augmento de capital

O capital empregado nas linhas ferreas e suas dependencias, até 31 de Dezembro de 1917, conforme as contas submettidas á approvação do Governo, para os effeitos contractuaes, era de 150.990:265$630 réis.

Considerando que este capital foi despendido no desenvolvimento kilometrico das linhas e em toda sorte de melhoramentos, durante o prazo de 50 annos, vê-se que a Companhia, na evolução technica de sua empresa, realizou obras no valor de cerca de...... 3.000:000$000 por anno, termo médio.

Operando em um meio como o Estado de S. Paulo, em que a actividade economica se manifesta em continua e progressiva expansão, onde, portanto, uma grande empresa de viação não póde ficar estacionaria, ao contrario, tem que desenvolver cada dia os seus orgãos, para que a capacidade de suas funcções nunca fique aquem dos serviços reclamados de sua efficiencia — a Companhia Paulista tem, na experiencia do passado e nos factores economicos que presagiam a grandeza do seu futuro, os elementos sufficientes para prever o desenvolvimento que reclama a sua apparelhagem technica, afim de attender ás necessidades futuras da prospera e vasta zona servida pelo seu systema de transporte.

Póde-se, com effeito, sem nenhum esforço desde já traçar o plano de obras que as circumstancias estão indicando como de execução necessaria, a iniciar-se logo que termine a guerra, para acudir ao incremento

das correntes de importação e exportação do Estado, quando puderem circular na plenitude da sua natural expansão.

Desse plano fazem parte obras de varias naturezas, que serão realizadas parcelladamente, na medida da urgencia que houver de cada uma. Dentre essas obras destacam-se, por sua importancia, as seguintes:

a) — Diversos melhoramentos nas linhas antigas, taes como: a conclusão do lastramento a pedra britada, a construcção de passagens inferiores, o augmento de alguns armazens, a construcção de novas estações e de casas para o pessoal, a substituição de trilhos, em alguns trechos de linha, por outros mais pesados, etc.

b) — Augmento de material rodante;

c) — O alargamento da bitola da linha de S. Carlos a Araraquara, estação esta onde nasce a "Northern Railroad", que se extende até á cidade de S. José do Rio Preto, com o desenvolvimento de 229 kilometros, através de uma rica região completamente coberta de cafesaes e outras culturas, sendo além disso o municipio de Rio Preto um novo grande centro invernista e de criação;

d) — O prolongamento da linha de Piratininga até ás cabeceiras do rio Tibiriçá, na extensão mais ou menos de 90 kilometros, proseguindo depois a construcção da linha pelo valle do Aguapehy, á medida que fôr sendo povoada e coberta de plantações a nova região, composta em sua maior parte de excellentes terras de cultura;

e) — O proseguimento da construcção do ramal de Nova Odessa a Piracicaba;

f) — A duplicação da linha-tronco além de Campinas, até aonde o exigir o incremento do trafego;

g) — O prolongamento da linha de Barretos até ao Porto Antonio Prado, no Rio Grande, melhoramento que opportunamente será necessario realizar para attender ás relações commerciaes que cada dia se tornam mais intensas entre o Estado de S. Paulo, o Triangulo Mineiro e o Estado de Goyaz, relações de cuja intensidade dá medida o facto já citado de ser já hoje a estação de Barretos uma das tres que arrecadam maior renda;

h) — Além desse conjuncto de obras a executar, tem a Companhia em estudos o importante problema da electrificação de sua linha-tronco, no trecho sujeito a trafego mais pesado, obra de que deve resultar o desenvolvimento da capacidade de trafego da grande arteria, além de notavel economia na despesa de tracção, vantagem esta de magna importancia, sobretudo em face do progressivo encarecimento do combustivel, uma vez que não poderá a Companhia contar com os productos da sua cultura florestal a tempo de corrigir a carestia daquelle material. Nem haja receio de que o capital que se empregar na electrificação do trecho das linhas sujeito a trabalho mais intenso deixe de ser em qualquer tempo dos mais remuneradores. E' que, quando mesmo chegue o tempo de poder a Companhia dispôr, a preços reduzidos, de todo o combustivel necessario ao consumo de suas linhas, fornecido por sua cultura florestal, releva notar que muito maior lucro auferirá ella—vendendo os respectivos productos como madeira de construcção de preferencia a quei-

mal-os como lenha nas fornalhas de suas locomotivas — sempre que possa vantajosamente prescindir desta applicação, fazendo uso da energia hydro-electrica.

Eis, em suas linhas geraes, o plano de obras que a Companhia conjectura ter de executar no prazo mais ou menos de 15 annos desta data, e cujo orçamento global não deverá ficar longe de uns 50.000:000$000 de réis, devendo, pois, custar approximadamente uns 3.000:000$000 por anno, isto é, mais ou menos o mesmo algarismo que representa, como acima ficou assignalado, a despesa annual feita pela Companhia com a construcção e os melhoramentos de suas linhas, em seus primeiros cincoenta annos de vida.

A approximação destes algarismos mostra que não haverá nada de extraordinario no que se projecta fazer, não passando todo esse conjuncto de obras de um desdobramento da nossa empresa de viação, nos annos futuros, mais ou menos na mesma medida em que elle se operou nos annos passados, acompanhando de perto e, pois, servindo com solicitude — o constante engrandecimento do Estado de S. Paulo.

Como pretende a Directoria levantar o capital necessario para a realização das obras mencionadas? De um modo muito simples, que passa a indicar.

Como o capital social representado em acções, é actualmente de 92.000:000$000, poder-se-ia eleval-o a 100.000:000$000 por uma emissão de debentures em nossa praça, ou fazendo uma emissão de acções na importancia de 8.000:000$000. Estas acções seriam emittidas com o agio de 50 %, isto é, ao preço de 300$000 cada uma, do que resultaria produzir a emissão

12.000:000$000. O accrescimo devido ao agio, no valor de 4.000:000$000 levar-se-ia á conta do fundo de obras novas, para ser opportunamente distribuido em acções beneficiarias aos srs. Accionistas.

Pois que o augmento de capital depende de autorização de uma assembléa geral extraordinaria, a Directoria a convocará para esse fim ainda no corrente anno, afim de ficar habilitada a fazer a emissão logo que se torne opportuno.

Com a importancia obtida por essa fórma e as reservas que poderá annualmente deduzir da renda liquida, conforme vem praticando desde muitos annos, disporá a Companhia de recursos sufficientes para folgadamente levar a effeito o referido plano de obras dentro do prazo considerado.

Quer isto dizer que em 1933, época em que deverá estar effectivado este plano, e que coincidirá com a da extincção da divida externa da Companhia, o capital empregado nas linhas, para os effeitos contractuaes será de 200.000:000$000, do qual sómente metade, isto é, a parcella de 100.000:000$000, se achará representada em acções, se, como parece, for este o meio preferido pelos srs. Accionistas para se levar a effeito o augmento do capital.

Nada impedirá então que se ponha o capital social, representado em acções, de accôrdo com o capital effectivamente empregado e despendido nas linhas — fazendo uma emissão de acções beneficiarias na importancia de 100.000:000$000, para ser rateada pelos srs. Accionistas, tocando-lhes um novo titulo por cada uma acção que então possuirem.

Nos livros da Companhia a operação consistirá em passar para a conta do capital representado em acções a quantia de 100.000:000$000, abatendo de valor correspondente as reservas escripturadas sob as rubricas — fundo de obras novas e fundo de amortização do emprestimo de 1892. O valor global das reservas escripturadas sob essas duas rubricas já ascendia, em 31 de Dezembro de 1917, a 43.826:537$337 réis.

Está visto que a emissão de acções beneficiarias na importancia de 100.000:000$000 de maneira alguma affectará o regimen contractual, nem sob o ponto de vista da renda, para os effeitos da reducção das tarifas, nem sob o ponto de vista da encampação das linhas ou qualquer outro.

E' que a renda das linhas, para os effeitos da reducção das tarifas, se regula pelo capital effectivamente despendido pela Companhia, reconhecido e approvado pelo Governo, e a encampação tem por base a renda média do quinquennio anterior.

A emissão de acções beneficiarias é, pois, uma questão de pura economia interna da Companhia, a qual, a tal respeito só tem que obedecer á lei organica das sociedades anonymas, e esta, no caso de que se trata, será rigorosamente observada, desde que o capital que se emitta em acções beneficiarias represente capital effectivamente gasto e empregado nas linhas, como é a hypothese.

Mas, perguntar-se-á — haverá renda para remunerar o capital em acções elevado a 200.000:000$000?

Já se viu que a renda liquida annual da Companhia cresce, termo médio, na razão, mais ou menos de 8 % por anno. Ora, quando mesmo ella não augmente daqui em deante senão na razão de 4 %, orçaria, ao cabo de 15 annos, isto é, quando o capital tiver de ser desdobrado, por mais de 30.000:000$000, se o regimen contractual não a limitasse a 12 % do capital despendido nas linhas, o que corresponde á renda de...... 24.000:000$000 para o capital de 200.000:000$000, pois que é obrigatoria a reducção das tarifas na medida dos lucros excedentes do limite estabelecido.

Accresce considerar que, além do saldo proveniente do trafego de suas linhas, a Companhia deverá ter então a sua cultura florestal completamente desenvolvida, com trinta milhões de eucalyptos plantados, contando os mais velhos vinte e tantos annos de edade; estará, pois, preparada para iniciar em grande escala a exploração commercial dos productos florestaes e das industrias connexas, ramos de trabalho com economia propria, independente do serviço ferroviario.

Em face dos lucros subsidiarios que dahi hão de resultar, conforme ficou detalhadamente patenteado em outro logar, é de prever que toda a renda partilhavel da Companhia, na época em que se deverá fazer a grande emissão em causa, se elevará a importancia mais que sufficiente para uma larga remuneração do capital de 200.000:000$000.

Estradas de ferro em trafego

As estradas de ferro em trafego continuaram em perfeito estado de conservação. Proseguiu o lastramento de pedra britada, que foi assentado em 29 kilometros da rêde de bitola de $1^m,00$, só faltando, para que todas as linhas sejam dotadas do importante melhoramento, extendel-o a 133 kilometros de linha de $1^m,00$, ao trecho em trafego do ramal de Piracicaba, de $1^m,60$, na extensão de 13 kilometros, e aos ramaes de Santa Rita e Descalvado, de $0^m,60$, na extensão de 50 kilometros.

Abriu-se ao trafego o posto do Recanto. Foram melhoradas diversas casas de turma. Ficou concluido o posto de Ubá, na linha de Itirapina, assim como um armazem destinado a inflammaveis, em S. Carlos. Foram augmentados os armazens de Araras, Mandembo e Palmar, e reformadas as estações de Souza Queiroz e Agua Vermelha.

Construiram-se casas para empregados em Rio Claro, Santa Barbara, Leme e Collina, assim como onze passagens inferiores e uma superior.

Material rodante

Todo o material rodante da Companhia conserva-se em estado satisfactorio, excepção feita de locomotivas obsoletas, em numero de 6, que foram já excluidas do quadro da existencia total, abaixo mencionado.

Era a seguinte a existencia do material em 31 de Dezembro de 1917:

DESCRIPÇÃO	Secção Paulista Bitola de 1m,60	Secção Paulista Bitola de 0m,60	Secção Rio Claro Bitola de 1m,00	TOTAL
Locomotivas	82	9	82	173
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de inspecção	—	—	2	2
,, para pagamentos	1	—	2	3
,, de luxo	7	—	—	7
,, restaurante	8	—	4	12
,, de 1.ª classe	21	2	26	49
Carro 1.ª classe, especial	1	—	—	1
Carros de 2.ª classe	14	6	28	48
,, compostos	13	3	17	33
,, dormitorios, especiaes	1	—	3	4
,, ,, para passageiros	—	—	10	10
,, reservados	3	—	2	5
,, ,, para presos	1	—	1	2
,, para bagagens	17	3	22	42
,, ,, correio	5	—	5	10
,, funebres	1	—	1	2
,, para conducção do pessoal	—	—	3	3
,, para animaes de raça	2	—	—	2
,, frigorificos para leite	2	—	—	2
,, para transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis para serviços do trafego	3	—	1	4
Vagões de soccorro	4	—	3	7
,, diversos	2.011	54	1.462	3.527
Carretões para transporte de locomotivas	2	—	—	2
Guindastes á mão (ambulantes)	2	—	2	4
,, a vapor	6	—	3	9

Movimento de acções

Nos tres ultimos annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1915	12.292	3.697	5.340	6.796	28.125
1916	14.364	4.699	9.093	9.896	38.052
1917	16.315	5.053	7.447	10.444	39.259

Reparos de vapores ex-allemães

Considerando que, quando o Governo da União resolveu fazer a apprehensão dos vapores allemães que estacionavam no porto de Santos, havia grande conveniencia para o serviço de transporte maritimo em pôr os navios apprehendidos em condições de navegabilidade, e tendo em vista que a situação estava a exigir de todos os brasileiros o seu concurso para auxiliar os poderes publicos no desempenho do patriotico dever de collocar o Brasil dignamente ao lado das nações que combatem pela causa da civilização e da liberdade — resolveu a assembléa geral, em sua reunião de 30 de Junho de 1917, autorizar a Directoria a offerecer ao Governo Federal a execução, á custa da Companhia e pelo pessoal de suas officinas, de todos os reparos necessarios em dois dos referidos vapores, o "Macau" e o "Cabedello", de modo a pôl-os em perfeitas condições de navegabilidade.

Acceito pelo Governo o offerecimento da Companhia, a Directoria providenciou desde logo no sentido de executarem-se as reparações de que necessitavam aquelles vapores, as quaes foram levadas a effeito no curto prazo de cerca de dois mezes, tendo os dois navios sido entregues ao Lloyd Brasileiro, em estado de perfeito funccionamento, em Setembro do anno proximo findo.

No corrente anno, tendo sido a Companhia solicitada, pelo Chefe da Missão Franceza dos Navios Brasileiros Arrendados, a fazer, por conta do Governo Francez, as obras de que careciam tres destes vapores,

fundeados no porto de Santos, acceitou a incumbencia, animada do desejo de contribuir para minorar os effeitos da crise de transporte maritimo. Os reparos de dois desses vapores, "Baependy" e "Alfenas", ficaram concluidos no mez de Abril, achando-se ainda em obras o terceiro, o "Aracajú", que em breve ficará inteiramente prompto para navegar.

Obras de assistencia ao pessoal

Para quantos conhecem o organismo operario e sua importancia no mecanismo industrial, não é necessario encarecer a necessidade e o merecimento das obras de assistencia em suas differentes modalidades.

A Companhia Paulista não tem deixado de lado este interessante problema, do qual vem cuidando com a mesma solicitude empregada em garantir a segurança, commodidade e rapidez dos serviços de transporte a seu cargo, assim como em zelar os interesses de seus accionistas.

Já em outro capitulo a Directoria teve ensejo de referir as obras custeadas pelo fundo de pensões, tanto pelo que diz respeito á aposentadoria concedida aos funccionarios cahidos em invalidez, como quanto aos auxilios prestados ás familias de empregados fallecidos, que tenham ficado ao desamparo de meios de subsistencia, importando em 127:108$000 as despesas feitas em 1917 com as respectivas folhas.

Outra fórma de assistencia necessaria é a que tem por fim soccorrer o pessoal, sobretudo o menos favorecido de meios, assim como as respectivas familias —

proporcionando-lhes tratamento medico prompto e competente, em domicilio ou em hospitaes, e os medicamentos necessarios.

E' tarefa esta a carga da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, fundada em 1885, a qual conta, para o exercicio de sua humanitaria missão, não só com as contribuições de seus socios, variando de 1$300 a 4$000 por mez, como tambem com subvenções de varias ordens prestadas pela Companhia, taes, como o producto de multas e outros auxilios, que, em 1917, importaram em 64:000$000. O patrimonio social, em titulos e immoveis, é de.... 154:286$170.

Fazem parte desta associação 11.517 pessoas, das quaes 4.023 são empregados da Companhia e 7.494 membros de suas familias.

A assistencia medica e pharmaceutica de tão avultada collectividade é feita por habilitado corpo medico, achando-se as linhas da Companhia divididas para esse fim em 13 differentes circumscripções, tendo cada uma a respectiva séde em centro de numeroso pessoal.

Tem sido de inestimavel vantagem para o tratamento de muitos empregados um gabinete electrotherapico, installado pela Companhia em Campinas, talvez o mais completo estabelecimento desse genero que existe no Estado.

Além da Sociedade Beneficente, funcciona tambem, desde 1904, a Associação Protectora das Familias dos Empregados da Companhia Paulista, cujo fim é crear para as familias dos socios, quando fallecem, um pe-

culio, tão necessario em taes circumstancias. Mediante a joia de 5$000, e a contribuição de 3$000 em cada caso de morte, é facultativo a todos os empregados fazerem parte desta util associação, que em 1917 contava 1.244 socios, tendo já pago 140 peculios.

A importancia dos peculios era variavel com o numero de socios, mas no ultimo anno foi fixada em 3:000$000. A Companhia concede a esta associação os lucros provenientes da concessão da venda de jornaes em seus trens e estações, que orçam em cerca de 18:000$000 por anno.

Além destas duas sociedades, tão directamente ligadas á Companhia, e que della recebem os auxilios mencionados, existem as cooperativas de consumo, cujo papel não é menos importante.

Uma dellas, que tem sua séde em Jundiahy e recentemente abriu uma succursal em Rio Claro, é hoje um dos mais importantes institutos desta natureza que se têm constituido no Estado, contando 2.770 associados e tendo registrado um movimento de vendas, em 1917, na importancia de 947:004$960, não só de generos alimenticios como de vestuarios e objectos de uso domestico.

A Companhia auxilia esta sociedade não só permittindo o desconto dos debitos dos associados nas folhas de pagamento, como concedendo isenção de fretes, em suas linhas, aos generos que a mesma adquire e vende aos seus associados.

E' tambem digna de menção a Cooperativa de S. Carlos, fundada em 1902, neste importante centro ferroviario, destinada aos mesmos fins e gosando dos

mesmos favores. O seu movimento, menor que o de sua congenere de Jundiahy, porque o numero de socios não póde ser tão avultado, não deixa tambem de ser dos mais auspiciosos, pois conta ella 743 associados e a importancia de suas vendas se elevou no anno proximo findo a 485:967$982.

Dos dados expostos resulta que do numero total de empregados da Companhia cerca de 70 % fazem uso das cooperativas de consumo; a porcentagem é animadora para estas uteis instituições justificando tambem a protecção que merecem da Companhia.

Seria uma lacuna não mencionar uma outra associação, mais modesta, o Centro Beneficente dos Empregados das Locomotivas da Companhia Paulista, fundada em 1901 e destinada a soccorrer os seus socios, quando enfermos, com um peculio mensal de...... Rs. 25$000, e as viuvas e filhos menores dos que fallecem, abonando-lhes pensões. Dos 103 socios que possuia em 1917, todos machinistas e foguistas das linhas de bitola larga, 18 foram soccorridos com donativos diversos, importando em 1:087$000.

Amparado pelas obras de assistencia mencionadas, vê-se que o pessoal ao serviço da Companhia está, quanto possivel, ao abrigo das mais prementes necessidades e contingencias da vida.

Impostos

Durante o anno de 1917, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 892:662$400, producto do imposto de viação.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a quantia de.... 743:125$700, producto do imposto federal de transporte.

Pagou o imposto estadual de capital, na importancia de 218:900$000.

Pagou mais o imposto federal relativo aos dividendos, na importancia de 460:000$000, e do sello do capital realizado, no valor de 13:186$800.

Assim, elevou-se á importancia de 2.327:874$900 a somma das contribuições de varias ordens, que pesaram sobre o serviço de transporte da Companhia, durante o anno de 1917, fóra os impostos indirectos: municipaes, estaduaes e federaes, avultando entre estes os direitos de importação.

Almoxarifado

Fornece esta Repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1917 em 7.767:539$160.

Annexos

Annexos, em outro volume, vão publicados os relatorios dos srs. engenheiros Francisco Paes Leme de Monlevade, Alberto Moreira, Alfredo Williams, Gabriel Penteado e Edmundo Navarro de Andrade, respectivamente, Inspector Geral, Chefe da Linha, Chefe da Locomoção, Chefe do Trafego e Chefe do Serviço Florestal.

Pessoal

Ao transpôr a Companhia Paulista o primeiro grande cyclo de sua existencia, durante o qual tanto se desenvolveu como se aperfeiçou o seu serviço, tem a Directoria a maior satisfacção em deixar aqui consignada a expressão de seu mais vivo reconhecimento a quantos lhe vêm prestando, no exercicio das funcções a seu cargo, o desvelado concurso de sua intelligencia, actividade e dedicação.

A Companhia Paulista, tanto quanto se desvanece pelo grau de prosperidade attingido por sua empresa, sabe apreciar o merecimento da esforçada collaboração recebida de seu valoroso pessoal.

A todos, pois, desde o mais graduado chefe até ao mais modesto operario, a Directoria agradece a competencia e o zelo patenteados no desempenho de suas attribuições.

Conclusão

Em tudo quanto fica exposto, srs. Accionistas, tendes sufficientes dados para bem conhecer a situação geral da vossa grande empresa, ao passar o cincoentenario de sua fundação, e o que é licito esperar dos fortes elementos que alicerçam a sua riqueza e constituem seguros propulsores de seu desenvolvimento technico e de sua expansão economico-financeira.

Por mais extraordinaria que se afigure a perspectiva desenhada através dos differentes capitulos do presente Relatorio, força é reconhecer que não entra nenhuma phantasia nem no que diz respeito ao pre-

sente, nem no que se refere ao futuro, pois, para que os auspiciosos augurios, que deixamos formulados, se convertam em plena realidade — nenhum factor extranho ou anomal precisa intervir, basta que continue a Companhia Paulista a fazer o que tem feito, a ser o que foi nos seus primeiros cincoenta annos de vida — uma empresa honesta e operosa, administrada com largo espirito de economia e previdencia, obedecendo a uma longa e continua coordenação de objectivos, os quaes, se têm visado bem servir os justos interesses de seus accionistas, nunca deixaram de se inspirar tambem nos nobres e patrioticos ideaes do progresso e da grandeza do Estado de S. Paulo.

S. Paulo, 10 de Maio de 1918.

A Directoria:

ANTONIO PRADO, presidente.
A. DE LACERDA FRANCO.
CONDE DE PRATES.
LUIZ TAVARES ALVES PEREIRA.
JOSÉ DE PAULA LEITE DE BARROS.

PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, reunido no Escriptorio Central, vem, de accôrdo com o art. 72 dos Estatutos, dar parecer sobre os negocios e operações da Companhia durante o anno findo em 31 de Dezembro de 1917.

Tendo procedido ao exame recommendado nos mesmos Estatutos, encontrou regularmente feita toda a escripturação das operações do anno, bem como perfeitamente encerrado o balanço geral de 1917 e o balancete da receita e despesa de Janeiro a Dezembro do mesmo anno. Notou o Conselho Fiscal que a renda liquida da Companhia Paulista foi no anno que findou de Rs. 16.193:807$227 (dezeseis mil cento e noventa e tres contos oitocentos e sete mil duzentos e vinte e sete réis), que, sommados á importancia de....... Rs. 1.942:785$906, provindos do exercicio anterior, perfazem a somma de Rs. 18.136:593$133, que foi o saldo geral apurado no exercicio de 1917 e que teve a seguinte applicação:

Juros do emprestimo de 1892, Rs. 1.811:011$970; amortização do emprestimo de 1892, Rs. 1.515:684$820; dividendos dos 1.° e 2.° semestres de 1917........ Rs. 9.200:000$000; fundo de reserva, Rs. 200:000$000; fundo de pensões, Rs. 150:000$000; fundo de obras novas

e augmento de material rodante, Rs. 1.228:463$427; fundo do Serviço Florestal, Rs. 1.302:671$256; lucros que passam para o exercicio de 1918, Rs. 2.728:761$660.

Finalmente, o Conselho Fiscal é de parecer que sejam approvados o balanço, o inventario e as contas da administração, relativos ao exercicio de 1917.

O Conselho Fiscal, ao assignar o seu parecer, congratula-se com os srs. Accionistas pela prosperidade da Companhia demonstrada no augmento dos diversos fundos, bem como no grande saldo que prudentemente foi levado ao exercicio futuro, o que bem mostra o zelo e a dedicação dos srs. Directores e seus esforçados auxiliares.

S. Paulo, 22 de Abril de 1918.

Antonio de Padua Salles.
José Carlos de Macedo Soares.
Bento José de Carvalho.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1917

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida, computando ao cambio par a quota de £ 1.767.800-0-0 do emprestimo de 1892, que ainda não foi amortisada	149.457:407$299	
EDIFICIO E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta . .	223:296$840	149.680:704$139
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc.	. . . . . .	1.302:671$256
VARIOS IMMOVEIS: Saldo desta conta.	. . . . .	141:849$495
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000$000	
» Apolices depositadas no Thesouro Federal	30:000$000	80:000$000
EMPRESTIMOS: A diversas Companhias.	. . . . . .	2.295:301$010
DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida Estadual e Federal	1.310:059$300	
» » £ 204.600-0-0 do emprestimo externo federal de 1903 e outros titulos .	4.270:031$736	5.580:091$036
MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almoxarifado, em viagem e em despacho em Santos	. . . . . .	2.400:862$457
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Banco do Commercio e Industria de São Paulo	2.819:349$300	
Contadoria Central	2.532:560$810	
Diversos devedores	531:447$586	
Outros saldos	177:018$300	
CAIXA, Saldo existente	769:105$707	6.829:481$703
Rs. . . .	. . . . . .	168.310·961$096

São Paulo, 8 de Março de 1918.

Antonio Prado,

Presidente da Directoria

de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1917

PASSIVO

CAPITAL: 460.000 acções de 200$000.	. . . . . .	92.000:000$000
EMPRESTIMO DE 1892: Saldo desta conta, £ 1.767.800-0-0 ao cambio par.	. . . . . .	15.713:777$780
FUNDO DE RESERVA: Importancia deduzida da renda e applicada a este fim.	. . . . . .	4.200:000$000
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DO EMPRESTIMO DE 1892: Idem, idem, idem, idem.	. . . . . .	19.267:501$775
FUNDO DE PENSÕES: Idem, idem, idem, idem	. . . . . .	1.750:000$000
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Idem, idem, idem, idem	. . . . . .	24.559:035$562
FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Idem, idem, idem, idem	. . . . . .	1.302:671$256
CAUÇÃO: Da Directoria	. . . . . .	50:000$000
PESSOAL: De Dezembro de 1917 . .	. . . . . .	1.102:233$930
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro, não reclamadas.	1:333$327	
DIVIDENDOS: Não reclamados . . .	137:561$200	
DIVIDENDO: A ser distribuido . . .	4.600:000$000	4.738:894$527
DIVERSOS CREDORES: Fornecedores de materiaes, despachantes e outros .	. . . . . .	898:084$606
Somma . . .	. . . . . .	165.582:199$436
RECEITA GERAL: Saldo que passa para o anno de 1918	. . . . . .	2.728:761$660
Rs. . . .	. . . . . .	168.310:961$096

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1917

Companhia Paulista

BALANCETE da Receita e Despesa

RECEITA

Passagens	4.833:605$560	
Trens especiaes	13:059$900	
Encommendas, bagagens, valores, etc.	1.326:153$650	
Animaes por trens de passageiros	103:050$930	
Telegrammas	385:180$090	
Mercadorias	24.605:044$030	
Animaes por trens de cargas	1.589:262$780	
Armazenagens	36:132$000	
Commissão pela arrecadação dos impostos Estadual e Federal	65:431$518	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	161:265$070	
Aluguel de estações e suas dependencias	41:200$000	
Rendas diversas arrecadadas nas Linhas		
A saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, cartazes nas estações, multas, vendas de objectos abandonados e outras	150:688$560	33.310:074$088
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber:		
Aluguel de zona privilegiada	3:000$000	
Idem de terrenos em São Paulo	1:166$600	
Emolumentos	3:913$900	
Juros	383:903$556	
Lucros e Perdas	2:833$940	394:817$996
Somma Rs.		33.704:892$084

S. Paulo, 8 de Março de 1918.

Adolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1917

DESPESA

Inspectoria Geral	537:898$900	
Linhas e Edificios	2.203:349$962	
Locomoção	8.412:166$796	
Trafego	3.742:253$989	
Telegrapho	710:022$528	
Almoxarifado	163:843$700	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	27:638$510	
Contadoria Central	100:360$140	
Despesas diversas das Linhas		
A saber:		
Consumo d'agua nas estações, annuncios, sellos, telegrammas, baldeação de inflammaveis, custeio da estação da Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força, Commissão de Tarifas e outras despesas	237:682$262	16.135:216$787
Despesas diversas pelo Escriptorio Central		
A saber:		
Escriptorio Central	277:818$500	
Gastos Geraes	115:252$270	
Imposto de capital	218:900$000	
Imposto de dividendos	460:500$000	
Lucros e Perdas	88:726$190	
Juros e Commissões	113:266$110	
Reparos de vapores ex-allemães . .	87:549$250	
Impostos diversos	3:855$750	1.365:868$070
Fiscalisação do trecho federal da Linha Rio Claro	. . . . . .	10:000$000
Saldo a favor da Receita	. . . . . .	16.193:807$227
Somma Rs. . .	. . . . . .	33.704:892$084

James W. Gray,
Guarda-livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1917

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral

DEBITO

Juros do emprestimo de 1892	1.811:011$970
Importancia applicada á amortisação do emprestimo de 1892	1.515:684$820
Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1917, á razão de 10 % ao anno	9.200:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	150:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	1.228:463$427
Para o fundo do Serviço Florestal	1.302:671$256
Lucros que passam para o exercicio de 1918 . .	2.728:761$660
Somma Rs. . .	18.136:593$133

S. Paulo, 8 de Março de 1918.

Adolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

apurado no anno de 1917

CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1916 . . .	1.942:785$906
Saldo das operações do exercicio de 1917 . . .	16.193:807$227
Somma Rs. . .	18.136:593$133

James W. Gray,
Guarda-livros.

RELAÇÃO DOS SRS. ACCIONISTAS

EM 31 DE MAIO DE 1918

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	A	
1	Abeilard de Almeida Pires	50
2	Abiah Reuter.	2
3	Achilles Oppenheim	5
4	Ada H. de Paula Souza, d.	1
5	Adalberto de Freitas Reis, menor	85
6	" " Queiroz Telles	36
7	Adão Gray	24
8	Adda Elisabeth Aschermann, d.	48
9	Adelaide Augusta de Carvalho, d.	27
10	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11
11	" de Oliveira Villela, d.	18
12	" Rocha, menor	18
13	Adèle Martin, d.	3
14	Adelia de Oliveira Machado, menor . . .	64
15	Adelina, f.ª de Michel Calogeras	33
16	" de Lara Campos, menor	32
17	" Tobias de Aguiar, d.	122
18	Adelino Domingos Neiva, menor	23
19	Adolpho Augusto Pinto	1.403
20	" Costa Porto.	86
21	" F. Oppenheim	300
22	" Heydenreich	410
23	Adriana Maria da Conceição, d.	3
24	Adriano Gilardi	59
25	" von Jercel, Padre.	5
26	Affonso Augusto Ribeiro	6
27	" de Barros Santos	1
28	" Olegario Ferreira Pinto	32
29	" Ráo.	40
30	Afrodisio Vidigal	82
31	Agnès Bradshaw, d.	4
32	Agostinho, f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos.	5
33	Agostinho Lebre de Castilho	11
34	Albéric Lèriquier	21

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
35	Albert Snape	7
36	Albertina Aguiar Paes de Barros, d. . . .	34
37	" f.ª de Alberto Lion	8
38	" f.ª de Manuel de Albuquerque . .	6
39	" Leal, d.	4
40	" Müller, d.	40
41	" Prado de Oliveira, d.	20
42	" da Silva Prado, d.	635
43	Alberto, f.º de Carlos de Andrade Villares .	72
44	" f.º de d. S. A. de Carvalho Pedrosa.	23
45	" Gordo, menor	2
46	" Israél	23
47	" Lübbers	305
48	" de Mendonça Moreira	104
49	" de Moraes Bueno	126
50	" de Oliveira, menor	11
51	" dos Santos Dumont	150
52	" Schultz	88
53	" da Silva Neiva, menor	23
54	" Villares	144
55	Alcides de Lara Campos, menor	32
56	" Lobo Vianna	50
57	Alcina da Cunha Machado, d.	9
58	Alcyr, f.º do dr. Reynaldo Porchat	80
59	Alda, f.ª de José Sampaio Moreira . . .	21
60	" da Silva Prado, d.	325
61	Alexandre Augusto Mendes	105
62	" Weyl Bloch	36
63	Alexandrina de Almeida Vallim, d. . . .	50
64	" Amelia de Vasconcellos, d. . .	42
65	" Fernandes da Silva, d. . . .	14
66	" Rocha da Silva, d.	60
67	Alfred Chauvot	52
68	" Hutin	157
69	" Richard Foot, menor	1
70	" Schwenk	10
71	" Williams.	99
72	Alfredo, f.º de Carlos de Andrade Villares .	72
73	" f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6
74	" José Teixeira, dr..	92
75	" Leite Rodrigues Torres.	151
76	" Lopes de Barros	10
77	Alice Lucron, d.	24
78	" Malta, d.	156
79	" Maria, f.ª do Conde M. de Barros .	312
80	" Martins de Almeida, d.	288
81	" Noronha Torresão Galvão, d., herança.	172

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
82	Alice Pacheco e Silva, menor	16
83	" Pereira Pinto, d., Viscondessa Montlaur	605
84	" Pinto Serva, d.	6
85	" Schweitzer, menor	2
86	" Walter, d.	5
87	Alicia O'Connor de Camargo Dauntre, d. . .	150
88	Aline Oppenheim, d.	2
89	Alphonse Boche	13
90	Alvaro Gordo, menor	1
91	" Macedo Guimarães	1
92	" de Souza Queiroz	95
93	Aluizio, f.º de Anna de Oliveira Machado .	63
94	Alzira Ferreira de Carvalho, d.	122
95	Amador, f.º de Antonio Nunes de Oliveira .	17
96	Amalia Alves de Lemos, d.	217
97	" de Oliveira Camargo, d.	305
98	" Pfann, d.	57
99	" Villas Bôas, d.	75
100	Amando de Barros	500
101	Ambrosina Augusta Sterry, d.	123
102	" Ribeiro Domingues de Castro, d. .	30
103	Ambrosio Nelson de Oliveira	178
104	Amelia de Andrade Villares, d	106
105	" Augusta Rezende Mendes, d. . . .	39
106	" d., baroneza de Hilmar von Ende .	104
107	" Barreto, d.	25
108	" Chambers de Souza, d.	110
109	" Eufrosina Quartim, d.	48
110	" Gaspar de Almeida, d.	196
111	" Lacaze Maia, d.	50
112	" Leão, d.	20
113	" de Moraes Camargo, d.	143
114	" de Paula Campos, d.	30
115	" de Paula Ramos, d.	351
116	" da Rocha Leão, d.	111
117	" Teixeira Badaró, d.	46
118	Amelie Mazières, d.	15
119	Amy Davies, d.	10
120	Anardina Ribeiro Bittencourt, d.	96
121	André Dennery	175
122	" Frétin, menor	5
123	" Lièvre	12
124	Andresina da Silva Barros, d.	18
125	Anesio de Lara Campos, menor	24
126	Angelica Augusta da Costa Carvalho, d. .	143
127	Angelina de Aguiar, d.	7
128	" Peixoto de Azevedo Soares, d. .	1.200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
129	Angelo Amoroso	80
130	" f.º de Edgard Ferreira de Carvalho.	13
131	Anisio, f.º de Bernardino José Leite . . .	6
132	Anna Abiah da Silva Prado, d.	399
133	" Alves de Camargo, d.	118
134	" " Pinto, d.	269
135	" Aranha de Lacerda, d.	12
136	" Augusta da Silveira, d.	121
137	" Balieiro, menor	17
138	" Blandina Prado Pereira Pinto, d. . .	1.700
139	" " de Souza Aranha, d. . .	720
140	" de Breuilpont, d.	78
141	" Brotero de Barros, d.	297
142	" Cunera, d.	3
143	" de Campos Silveira, d.	17
144	" Elisa de Andrada Machado, d., herança	102
145	" E. Paes Leme de Mello Mattos, d. .	14
146	" Ferreira da Costa, d.	10
147	" f.ª de Antonio C. Gomes dos Reys .	5
148	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos . .	6
149	" Francisca Pinheiro e Prado, d. . .	5
150	" " da S. M. de Barros, herança	93
151	" Franco Mourão, d.	135
152	" Gertrudes Ferraz, d., herança . . .	1
153	" " Ferraz, d., de Cravinhos .	60
154	" G. da Silva Oliveira, d.	160
155	" Granja, menor	2
156	" Iolanda, f.ª de Caio da Silva Prado .	50
157	" Joaquina de Freitas Backeuser, d. . .	349
158	" " de Lima e Souza, d. . . .	6
159	" Kaier Hirsch, d.	5
160	" Kehr, d.	60
161	" de Lacerda Penteado, d., condessa de Alvares Penteado	588
162	" de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca.	40
163	" Maria Augustine Fontes, d.	35
164	" Maria, f.ª do conde G. de S. Pontevès.	35
165	" " f.ª de Rudolf O. Kesselring. .	2
166	" Michelucci, d.	60
167	" Mathilde Ferreira dos Santos, d. . .	8
168	" Monteiro de Barros Conceição, herança.	90
169	" " da Silva, menor	71
170	" Nathan, d.	50
171	" de Paula Leite de Barros, d. . . .	500
172	" " " Novaes Jordão, d. . . .	41
173	" Pereira Pinto, d. condessa G. de Sabran Pontevès	605

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
174	Anna Pinto, d.	2
175	" Quirino dos Santos, d.	11
176	" Queiroz Telles, d.	267
177	" da Rocha Leão Macedo Chaves, d. . .	11
178	" da Silva Prado, d.	450
179	" Vicencia da Silva Prado, menor . . .	98
180	Anthélme Perrier	22
181	Anne Clémence M. Charlotte de Montbron, d.	49
182	" Danel, d.	11
183	" Marie Perrier, d., nèe Le Vezouèt .	50
184	" Robbé, d.	60
185	Annie Snape, d.	25
186	Antonia Adelaide Martins Vieira, d. . . .	5
187	" Delfina de Toledo, d.	55
188	" Ellis da Silva Araujo, d.	65
189	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos .	11
190	" Maria Ribeiro Gavião, d.	235
191	" de Oliveira Machado, menor . . .	64
192	" Pacheco Ferraz, d.	64
193	" Rodrigues do Amaral, d.	5
194	" da Silva Telles, d.	6
195	" Soares, d.	154
196	" Vasconcellos Meyer, d.	22
197	" Ursulina de Siqueira, d.	40
198	Antonietta de Aguiar de Andrada, menor .	111
199	" d'Avila, d.	23
200	" de Borba, d.	11
201	" f.ª de Vicente Gargiulo	6
202	" Penteado da Silva Prado, d. . .	1.730
203	" Prado de Mello Franco, d. . . .	213
204	" dos Santos Mattos, d.	39
205	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.659
206	" de Almeida Prado, herança . . .	1
207	" Augusto de Almeida Cardia . . .	2.000
208	" " f.º de C. A. Mont.º de Barros	60
209	" " Monteiro de Barros . .	2.347
210	" " Paes	64
211	" Barbosa dos Santos.	500
212	" Bresser Monteiro, menor	34
213	" Bulcão Giudice, menor.	6
214	" Caio do Amaral, menor	5
215	" Caio, f.º de Ernesto Ramos . . .	21
216	" Carlos R. de A. Machado e Silva J.or	11
217	" Columbus	108
218	" Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6
219	" Dias Ferraz de Arruda	44
220	" " Pacheco	210

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
221	Antonio Domingos França	128
222	" Ferreira Alves	62
223	" Fernandes	36
224	" " de Barros Cobra . . .	244
225	" f.º de Antonio C. Gomes dos Reys .	5
226	" " " " de Oliveira . . .	6
227	" " " Francisco de A Ferraz . .	6
228	" " " " " Oliveira . . .	17
229	" " " Lucheta Luis.	50
230	" " " Manuel de Paula L. de Barros	3
231	" Forster	6
232	" Francisco Pereira de Carvalho . .	350
233	" Gonçalves Fontes	90
234	" Henrique Ferraz.	153
235	" José de Almeida Camargo . . .	2
236	" " Duarte Moreira	79
237	" " da Costa Leite, dr.	40
238	" " Levy.	127
239	" de Lacerda Franco	230
240	" Leão	25
241	" Leite de Almeida Prado Junior . .	196
242	" Luiz de Assumpção, menor . . .	32
243	" Manuel, f.º de Victorio Cresta . .	5
244	" de Mello Nogueira, menor . . .	86
245	" Mendes Corrêa, padre.	13
246	" Mercado	60
247	" Nunes Ribeiro	230
248	" de Padua Salles	1.000
249	" Penteado, coronel	700
250	" Pinheiro Nobre	40
251	" Pinto Carneiro	270
252	" " Nunes Cintra, dr.	83
253	" Pompêo de Souza Queiroz . . .	500
254	" Prospero	70
255	" de Queiroz Telles	125
256	" " " Telles (Parnahyba) . .	100
257	" " " dos Santos Netto . .	158
258	" Rodrigues de Carvalho	130
259	" Rogé Ferreira	18
260	" Romeu.	10
261	" de Salles Penteado.	208
262	" dos Santos Carvalhinho	23
263	" Schorcht	31
264	" da Silva Prado	1.794
265	" " " Prado, de Mattão . . .	150
266	" " " Prado Netto, menor . .	10
267	" " Silveira Rezende	200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
268	Antonio Soares de Gouvêa	28
269	" de Toledo Lara	3.500
270	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar . .	1
271	Arcebispado da Bahia	9
272	Arinos, f.º de Rud. O. Kesselring	1
273	Aristides de Toledo Piza	40
274	Armand David Weill	42
275	" de Siorac	9
276	Armande Robert, d.	13
277	Armando de Abreu	533
278	" Alvares Penteado	2.137
279	" Prado, dr.	57
280	Arminda Ferraz Pulino, d.	22
281	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. . .	121
282	" Foot, menor	108
283	" José Bandeira de Mello, menor . .	10
284	" de Oliveira Machado, menor . .	63
285	" Porchat	5
286	" Segesser, f.º do Barão Segesser de Brunnegg	21
287	" Simões, menor	3
288	Aron, Irmãos & Comp.	185
289	Arthur de Almeida Rezende	117
290	" de Azevedo Marques	1
291	" Baptista de Oliveira Sobrinho . .	67
292	" & Ed. Levy	553
293	" Ferreira Coelho	40
294	" f.º de d. Angela dell'Anese . . .	121
295	" Franco Mourão	62
296	" Gomes da Rocha Azevedo . . .	55
297	" Jambeiro Costa, dr.	4
298	" Levy	500
299	" Martins da Costa Passos, dr. . . .	115
300	" Porchat de Assis	11
301	" Teixeira de Camargo	40
302	Ary, f.º de Joaquim Pereira	9
303	Associação Beneficente Jesus, Maria, José .	11
304	" Commercial, de Santos . . .	11
305	" Jundiahyense das Damas de Caridade	20
306	" de Nossa Senhora da Saletta .	11
307	" Protectora da Infancia Desvalida	2.183
308	" " dos Morpheticos, de Jundiahy	20
309	" S. Vicente de Paulo, Braz, sec.º f.ª	5
310	" Soccorros Mutuos Artes e Officios	90
311	Augusta Emma Catharina Hempel, herança .	100

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
312	Augusta Birle, d.	45
313	" F. Hoff, menor	11
314	" Hoff, d.	131
315	Auguste Demanet	4
316	" Ferreira dos Santos	52
317	" Gatelet, capitão	34
318	" Haas	5
319	" de Paula Ramos	213
320	" de Souza Marques, dr.	105
321	Aurelia Alves Bueno Gomide, d.	37
322	" Candida Pacheco Jordão, d. . . .	79
323	Aurora dos Santos Silveira, d.	60
324	Auta Dias Lion, d.	6
325	A. Charles Kiefer	212
326	A. G. Fontes & C.	110
		51.076
	B	
327	Balthazer Fidelis	30
328	Banca Francese e Italiana per l'America del Sud	10.858
329	Banco Commercial do Estado de S. Paulo .	610
330	" do Commercio e Industria de S. Paulo.	5.814
331	Banque Française pour le Brésil	48
332	" de Paris et des Pays-Bas	50.000
333	Barão de Muritiba	240
334	Baring, Brothers & Co., Limited	60
335	Barnabé Francisco Vaz de Carvalhaes . . .	8
336	Baroneza de Arary	92
337	" de Itajubá	1.010
338	" de Jacarehy	500
339	" de Nioac.	465
340	Basilio da Silveira Cintra	16
341	Beatrice Madeleine Wysard, menor . . .	28
342	Beatriz Alves de Moraes, d.	19
343	" f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim . .	57
344	" " " Sidney J. Crowther Smith . .	1
345	" " " Visconde de La Tour . . .	31
346	" Pereira de Souza, menor	34
347	" Ribeiro de Mendonça, d.	36
348	Belmira Ferreira dos Santos, d.	230
349	" Ramos, d.	12
350	Bellarmina Pinheiro e Prado, d.	40
351	Benedicta Alves de Mello Nogueira, d. . .	1.534
352	" f.ª de Manuel de P. Leite de Barros	2
353	" Maria da Conceição, d.	320

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
354	Benedicta Toralis de Gismenes, menor . .	15
355	Benedicto de Aguiar Peçanhã	13
356	" do Amaral	3
357	" Castilho de Andrade	1.771
358	" Pinto de Moraes, menor	1
359	Benjamin Couto, menor	11
360	Bento Antonio Pereira	65
361	" José de Carvalho	2.559
362	" de Lacerda Filho	80
363	" Lacerda de Oliveira	4
364	" Loeb	360
365	" Ribeiro Nogueira	203
366	Bernard Haas	184
367	Bernardina F. de Campos, d.	7
368	" de Oliveira, menor	11
369	Bernardo José de Lima	18
370	Bertha Hoffmann, menor.	13
371	" Sturm Monteiro de Barros, d. . .	415
372	Berthe Bloch, d.	10
373	" Despaux, d.	3
374	" Faurez, d.	25
375	Bertilia Ribeiro de Mendonça, d.	12
376	Bianor Mendes Pereira	2
377	Bismark, f.º de d. Maria Honoria	2
378	Boris Frères	444
379	Branca Pereira de Souza, d.	33
380	Brasilia Carolina de Andrada Machado, d. .	102
381	" Dias Leite, d.	79
382	" Pompeu Franco de Andrade . . .	4
383	Brasilianische Bank für Deutschland . . .	239
384	Brasilina Amelia Pedrosa, d.	97
385	" da Silva Fonseca, d..	29
386	British Bank of South America, Ltd. . . .	1.861
387	B. Loeb & C.ia	55
		131.901

C

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
388	Caetana de Siqueira, d.	1
389	Caio, f.º de Caio da Silva Prado, menor . .	41
390	Caixa Auxiliar dos Emp.os da Cont.ria Central	191
391	Camille Levy, d.	519
392	Candida Augusta de Andrade, d.	304
393	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
394	" " " Oduvaldo Pacheco e Silva .	3
395	" Saenz	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
396	Candida Ribeiro de Mendonça, d.	6
397	Candido Ferreira da Silva Camargo . . .	562
398	" Francisco Saldanha	80
399	" f.° de Juvenal Corrêa de Mello . .	2
400	" de Mello, menor	8
401	" Toralis Filho, menor	15
402	Canuto José Saraiva Junior, menor . . .	1
403	Capitaine Campêche	25
404	Capitolina dos Santos Mattos, d.	24
405	Carlos Abbade, menor	8
406	" Alberto f.° de Carlos D. de Carvalho.	5
407	" " Prado Penteado, menor . .	97
408	" Augusto, f.° do dr. Erasmo do Amaral	14
409	" " Monteiro de Barros . . .	170
410	" " Pereira Guimarães	236
411	" Berredo Roque da Silva	89
412	" Doringer	82
413	" Eduardo, f.° de Manuel da Cunha Lobo	173
414	" Emilio de Azevedo Marques Filho .	33
415	" f.° de Carlos de Andrade Villares . .	72
416	" " " Caio da Silva Prado . . .	34
417	" " " Joaquim de Mendonça Filho .	33
418	" Gaetani	24
419	" Gomes de Souza	11
420	" Humberto f.° de V. de Montlaur . .	15
421	" José Schulmann, menor	3
422	" Manderbach	67
423	" de Oliveira Lemos, menor	4
424	" Olympio Leite Penteado	55
425	" Paes de Barros	3 000
426	" Schorcht	280
427	" " Netto	28
428	Carlota Amaral, d.	36
429	" Corrêa de Almeida, d.	5
430	" Ferreira de Moraes, d.	11
431	" Julieta de Moraes, d.	52
432	" Novaes de Borba, d.	11
433	Carmen Antunes dos Santos, menor . . .	4
434	" Cecilia Monteiro de Barros Cresta, d.	7
435	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	72
436	" Lacerda de Oliveira	5
437	" do Val, d.	310
438	Carolina Ambrosina Franzen, d.	35
439	" Augusta de M. e Silva d., herança.	110
440	" " Vaz de Carvalháes, d. . .	125
441	" Corrêa Cardoso, d.	77
442	" Gordo, menor	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
443	Carolina Leal Fernandes, d.	10
444	" Moreira da Cruz, d.	32
445	" Pires Corrêa, d.	2
446	" Prado da Silva Prado, d.	1.781
447	" Rudge Ramos Parada, d.	4
448	" Tamandaré Teixeira, d.	55
449	Casa Pia de S. Vicente de Paulo	185
450	Cassio, f.º de Leovigildo da Silva Prado . .	85
451	Catharina Forster, d.	1
452	" Schorcht Antunes dos Santos, d. .	59
453	Catherine Ellis Lawrence, menor	10
454	Cecilia Abranches Brotero, d.	22
455	" Almeida, d.	115
456	" Carmen Claudio da Silva, d. . . .	8
457	" Flora, f.ª de Ed. de Nioac	12
458	" Helena, f.ª de Mario de Oliveira Rôxo	12
459	" Leal Fernandes, d.	10
460	" Luiza, f.ª Alfredo A. S. Rangel . .	26
461	" de Moraes Monteiro de Barros, d. . .	2.300
462	" Pereira de Souza, menor	34
463	Celestina Beck, d.	5
464	" Bourroul, d.	12
465	Celestino Prada	10
466	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos	6
467	Celisa da Silveira Rezende, d.	202
468	Celso José, f.º de Julio Gérin	2
469	" da Silveira Rezende, dr.	203
470	Cenobelino de Barros Serra	1
471	Centro Academico "Onze de Agosto" . . .	18
472	" Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista . . .	48
473	Cesarino Irmão & Comp.	223
474	Cesario Trivellato	65
475	Charles Birlé	9
476	" Cottet	14
477	" Dreyfus.	11
478	" Israël.	165
479	" Leopold Hirsch	5
480	" Levy	402
481	" Maurice Hennin	7
482	Ch. Weiler & Comp.	1.141
483	Christiano Adolpho Pohlmann	97
484	Christina Quirino dos Santos, d.	21
485	Cicero de Almeida Prado Penteado, menor .	97
486	" f.º de João Pinto Ferraz	8
487	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1
488	Cladie Changarnier, d.	19

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
489	Clara de Andrade Pina, d.	5
490	" Amelia Deutsch, d.	100
491	" de Lacerda, d.	92
492	Clarice Couto, menor	7
493	Clarisse Fernandes Mondel, de Lisbôa, d. .	20
494	Claudina de Paiva Azevedo, d., herança . .	5
495	" Pinheiro e Prado, d.	92
496	" de Souza Sampaio, d.	27
497	Claudio Rossi	100
498	Clelia Pacheco e Silva	7
499	Clémence Julia Dycke Gautier, d.	14
500	Clément Etchbarne	51
501	Clementina Schmidt, d..	184
502	Clotilde Augusta Martins Vieira, d. . . .	5
503	" Ribeiro de Mendonça	9
504	Collegio de N. S. do Carmo, de Guaratinguetá	200
505	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	1.128
506	Companhia Prado Chaves	10
507	Cômte Alexandre Szembeck	9
508	" Etienne de Montbron	132
509	Cômtesse Renée de Meloises	88
510	Conde d'Escherny	315
511	" Robert de Montbron	2
512	Condessa de Cavalcante	46
513	" de Legge	560
514	" Monteiro de Barros	1.480
515	Constança de Campos Silveira, d.	18
516	" Vieira Bueno Penteado, d. . .	103
517	" Vidigal, menor	43
518	Cora de Magalhães Erichsen, d.	2
519	Corbiniano de Aquino Fonseca	300
520	Cornelia Rodrigues Peixoto, d.	368
521	Custodia Candida Martins Vieira, d. . . .	5
522	Cypriano Canton Armentia, padre	12
523	Cyra da Silveira Rezende, d.	202
524	Cyro de Araujo Cintra, menor	5
525	" f.° de Bernardino José Leite . . .	6
		152.406

D

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
526	Dalila, f.ª de Antonio A. de Barros Cruz . .	21
527	Daniel Heydenreich	575
528	" José Rodrigues	4.000
529	" Kruss	2
530	Daphnis, f.° de José Freitas Valle	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
531	Dario Rudge da Silva Ramos	2
532	Dauphine. f.º de Conde G. Sabran de Pontevés	10
533	Davina Cerquinho Malta, menor	30
534	" de Lara Nogueira, d.	31
535	Decio Leal	4
536	Delfica Rodovalho de Sampaio, d.	60
537	Delfina de Campos Silveira, d.	17
538	Delmiro Almeida	14
539	Demetrio de Campos Tourinho	47
540	Denise Rose Dreyfus, menor	9
541	Deoclecia de Barros Franco	5
542	Deolinda Alves Porto de Siqueira, d. . . .	89
543	" Candida de Moraes Campos, d. . .	95
544	" Eugenia de Campos Toledo, d. . .	200
545	" de Freitas Leão Malheiro, d. . .	349
546	" Izabel de Campos, menor	124
547	" Magdalena de Vargas Cavalheiro .	34
548	Desiderio Stapler, dr.	155
549	Dinorah Cardoso, d.	10
550	Diogenes de Lemos Azevedo, menor . . .	17
551	Diogo de Abreu Teixeira	355
552	" José de Andrada Machado, herança .	44
553	" Machado	1
554	" de Toledo Lara	20
555	Dolores Martin, d.	3
556	Domingas Bomfim Pontes, d.	1
557	Domingos Antonio Athayde	4
558	" da Costa Ferreira	20
559	" Farani, menor	150
560	Domitilia Alves Marcondes de Araujo, d. . .	6
561	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . . .	11
562	Dorothy Eileen Wysard, menor	22
563	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . . .	115
564	Dulce Vallim, menor	3
565	Dyonisia Barbosa Netto, menor.	200
		159.263

E

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
566	Edgard Schorcht.	32
567	" Simon	25
568	Edgardo de Azevedo Soares	180
569	Edith Cornehls, menor	5
570	" f.ª de Holger J. Kok	48
571	" " do dr. Reynaldo Porchat	76
572	" Pereira da Rosa, menor	200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
573	Edmé Edouard Champion	100
574	Edmond Adolphe Dreyfus	410
575	" Loewé, de Paris	94
576	Edouard Julien Levy	152
577	Eduardo de Andrade Villares	1.250
578	" f.° de Caio da Silva Prado . . .	57
579	" Mario, f.° de Ernesto Ramos . . .	23
580	" Monteiro de Barros Rôxo, menor .	2
581	" Maxwell Rudge	1.298
582	" de Nioac	100
583	" Prates, conde de Prates	1.050
584	" Rodrigues, de Mogy-Mirim . . .	41
585	" dos Santos Prates, menor . . .	172
586	Edward Steiner	1
587	Edwin Collier	14
588	Eglantina Penteado da Silva Prado, d. . .	2.880
589	Elias Antonio, f.° do dr. Erasmo do Amaral .	4
590	" Quartim de Albuquerque.	1
591	Eline Maria, f.ª de Holger J. Kok	48
592	Elisa de Aguiar de Andrada, d.	1.242
593	" Annie Tindal, d..	121
594	" de Assumpção Amarante Cruz, menor	77
595	" A. Pacheco, d.	6
596	" Barnabé Vaz de Carvalhaes, d. . . .	9
597	" de Barros Alves Lima, d.	60
598	" Blomeley, d.	78
599	" f.ª de Affonso Pires Fleury	15
600	" f.ª de Edmundo Wright	4
601	" Franco Mourão, d.	119
602	" Harrah Forster, d.	338
603	" Josephina de Andrada Machado, d. .	102
604	" Leal Fernandes, d.	10
605	" Leite Forjaz, d.	200
606	" de Mello Azevedo Marques, d. . . .	5
607	" Rizzo, d.	3
608	" Schorcht Pontual, d.	48
609	" Teixeira Rabello, d.	80
610	Elisabeth A. Hine, veuve de Philip Delamain	26
611	" f.ª de Luiz Backeuser	72
612	" de Oliveira Lemos, menor . .	4
613	Ellen Luiza Baggott, d.	1
614	Elsa Schweitzer, menor	2
615	" Hoff, menor	11
616	Else A. Fr. Barth, d.	5
617	" von Ruedorffer, d.	24
618	Elsie Broad, menor	6
619	Elvira da Conceição Simões, d.	3

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
620	Elvira f.ª de d. Angela dell'Anese	123
621	" " " " Ernesta M. Buchi	21
622	" " " Francisco de Almeida Ferraz .	6
623	" Gomes, d.	19
624	" de Paula Machado, d.	515
625	" Pimenta, d.	5
626	" Silva, d.	2
627	" Teixeira, d.	2
628	Elza de Moraes Aguiar, menor	6
629	Emile Hertz	57
630	Emilia Augusta de Souza Campos, d. . .	80
631	" Brotero Benevides, d.	22
632	" Jordão Pereira de Souza, d. . . .	400
633	" Marcondes Alves de Araujo, d. . .	150
634	" Slalino Mestrinho, d.	10
635	Emilio Wysling	100
636	Emma Barrofio, d.	9
637	" Simon, d.	2
638	Empire Trust Company, de New-York . .	79.380
639	Epaminondas de Toledo Piza	3
640	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
641	" Prado Soares de Moura, d. . . .	349
642	Erasmo Teixeira de Assumpção Junior, menor	32
643	Ercilia Alves Pinto, d.	269
644	" Rudge da Silva Ramos, d.	2
645	Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz, d. . .	36
646	Erminia Ubelhard Lemgruber, d.	480
647	Ernest Worms	60
648	Ernesto Alves de Oliveira	6
649	" de Campos, menor	124
650	" f.º de d. Ernesta M. Buchi . . .	21
651	" W. A. Lupton	145
652	Escola de Commercio de São Paulo . . .	85
653	" Parochial de S. Francisco, Jundiahy .	30
654	Escolastica de Lacerda, d.	100
655	" Maria de Oliveira, d.	6
656	" de Queiroz Telles, d.	433
657	Esmeralda Augusta Escobar de Lunè, d. . .	88
658	Esperidião Eloy de Barros Pimentel . . .	184
659	Espolio de Blanche Seignoret	189
660	Estellita, f.ª de Gabriel Penteado	67
661	Estevam Ferraz de Camargo	95
662	" " de Toledo	20
663	" José Martins Vieira	5
664	" Negreiros Guimarães	6
665	Esther de Campos, menor	124
666	" Corrêa da Rosa, d.	112

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
667	Esther f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira.	5
668	" Junqueira de Almeida, menor . . .	36
669	" Quirino dos Santos, d.	18
670	Etelvina, f.ª de d. Ernesta M. Buchi . . .	21
671	Ethel Mary White, d.	5
672	Eufrasia Teixeira Leite, d.	816
673	Eufrosina de Aguiar Haupt, d.	151
674	Eudoxia Sampaio Luz, d.	6
675	Eugenia de Barros Oliveira, d.	85
676	" Motta, d.	2
677	" Pacheco, d.	3
678	" da Silva Prates, d.	305
679	" Tamandaré Teixeira, d.	55
680	Eugenie Frètin, d.	7
681	Eugenio Bulcão	4
682	" Gomes do Val	397
683	" Guilhem	100
684	Eulalia B. da Costa Carvalho, d.	66
685	Eurico Teixeira Marques	45
686	Evangelina, f.ª de Alberto de M. Moreira . .	10
687	" f.ª de Edgard F. de Carvalho .	14
688	Evariste Retailliau	115
689	Everardo Toledo Bandeira de Mello . . .	86
		256.540

F

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
690	Fabio Ramos	722
691	Fanny Doebelli, d.	3
692	" R. Morris, d.	22
693	Fausta Rodrigues Jordão, d.	70
694	Faustina de Moraes Camargo, d.	10
695	Fausto de Almeida Prado Penteado, menor . .	97
696	" Deldúque	7
697	" f.º de Bernardino José Leite . . .	6
698	Felicidade da Rocha Leão, d.	11
699	Felicio de Campos Cintra	202
700	" Cesarino fu Nicola	282
701	Fernando Aleixo de Moraes	16
702	" Brotero de Barros	415
703	" Costa	20
704	" f.º de Fernando Vieira de Moraes	7
705	" Maggi	150
706	" Paes de Barros	55
707	" de Toledo Piza, menor	11

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
708	Filadelpho de Campos Aranha	260
709	Fils de R. Picard. & Comp.	110
710	Flaminio Levy	57
711	Flavio, f.° de Bernardino José Leite . . .	6
712	Flora Egydio, d.	5
713	" Franco Soares de Nioac, d.	174
714	Florence May Tindal, d.	29
715	Floriano, f.° de Odulpho Cardoso	10
716	Fortunata Fenile, d.	8
717	Francesco Cerbasi	56
718	Francisca de Abreu Lima, d.	33
719	" de Alcantara Madeira, d. . . .	5
720	" de Alvarenga, d.	313
721	" Alves de Carvalho, d.	5
722	" Amelia de Paula, d.	55
723	" " de Toledo, d.	203
724	" Carolina dos Anjos, d.	12
725	" de Carvalho Rio Negro, d. . . .	25
726	" Elisa H. de Camargo, d.	4
727	" Eugenia, f.ª de José M. Passalacqua	39
728	" " Teixeira Leite Bruhns, d.	138
729	" de Paula Souza, d.	55
730	" Peixoto, d., casada com J. J. Ferreira Rego	1.200
731	" Setembrina de Queiroz Telles, d. .	409
732	" Silveira do Val, d.	853
733	Francisco de Almeida Camargo	72
734	" " " Prado	10
735	" de Andrade Coutinho	60
736	" Antonio da Costa Braga . . .	15
737	" " de Oliveira	120
738	" " de Souza Queiroz, herança	60
739	" " de Queiroz Telles . . .	1.500
740	" Augusto Schulman, menor . . .	2
741	" Borges Pereira do Amaral . . .	19
742	" Campeolo.	29
743	" Cilento	25
744	" Dantas Ferraz.	3
745	" Dias do Prado, menor	2
746	" Duarte de Rezende	53
747	" Emygdio Pereira	60
748	" Farani	368
749	" Fernando de Barros Netto . . .	6
750	" f.° de Francisco M. Cardoso . .	50
751	" f.° de José Manuel da Fonseca .	82
752	" Grotta	196
753	" Lobo Leite Pereira	136

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
754	Francisco Lopes de Moraes	100
755	" Luiz Soares de S. Mello, herança.	1.000
756	" Magaldi	184
757	" Martiniano Rodrigues Alves . .	10
758	" Mendes da Silva, Tenente Coronel.	60
759	" de Moura Brandão	9
760	" de Paula Oliveira Borges . . .	692
761	" " " Medina Ramos . . .	10
762	" " " Peruche, dr.	44
763	" " " Rodrigues Alves . . .	2.000
764	" " " Vicente de Azevedo .	80
765	" de P. Vicente de Azevedo Filho, menor	2
766	" Pires de Camargo	100
767	" Ribeiro Santiago, dr.	232
768	" da Rocha Mello	34
769	" Rogé Ferreira	66
770	" Rodrigues de Camargo, dr. . . .	500
771	" " dos Santos, padre . .	22
772	" Soares de Camargo	1.610
773	" Tavares Machado	11
774	" Vaz de Almeida	115
775	" Verissimo	12
776	" Xavier Paes de Barros	183
777	" " " " Barros Filho . .	35
778	Franziska Birle, d.	79
779	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	23
780	" Augusto Cesar de Mattos . . .	46
781	" de Barros Brotero	100
782	" José, f.º de A. A. Souza Rangel .	8
783	" Marri	20
784	" de Oliveira Coutinho, menor .	6
		272 971

G

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
785	Gabriel A. Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
786	" f.º de d. Izaura Ferreira Leite . .	3
787	" Malhano	1
788	" Penteado	118
789	" Pio da Silva Junior, dr.	200
790	Gabriella Aranha Rodovalho, d.	350
791	" de Azevedo Marques, d. . . .	7
792	" Dumont Villares, d. . . .	600
793	" Ferraz de Mesquita, d.	24
794	" f.ª de Carlos Andrade Villares . .	72

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
795	Galdina Barbosa Netto	3 500
796	Gastão Cahen	1
797	" Roque da Silva	53
798	" Liberal Pinto, padre	27
799	Gaston Weill	243
800	Geminiano Costa	121
801	Genebra de Aguiar Barros	248
802	George John Marijoribanks	460
803	Georges Bariquand	121
804	" Dreyfus, menor	9
805	" Levy, de Paris	13
806	Georgina, f.ª de Alfredo Foot	3
807	" f.ª de d. Maria Honoria	2
808	" do Rego Freitas, d.	654
809	Geraldina de Oliveira, menor	11
810	Germaine de Breuilpont, d.	126
811	" Lucie Burchard, menor	1.066
812	Gertrude Edler, d.	20
813	Gertrudes de Barros Magalhães	55
814	" Rosoléa, f.ª de O. Leite R. de Faria.	17
815	Gilberto, f.º de Waldomiro Fagundes . .	1
816	Gladys do Rego Freitas, menor	81
817	Gonçalo da Silva Leme	11
818	Gregorio Prates da Fonseca	556
819	Guilherme de Andrade Villares	10
820	" Campbell	6
821	" Cornehls	6
822	" Florence	36
823	" dos Santos Maia	20
824	" " " Prates	172
825	Guilhermina Augusta de Oliveira, d. . . .	10
826	" Marcollina de Vasconcellos, d. .	9
827	" Vallim Rubião, d.	230
828	Guiomar, f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . .	2
829	" f.ª de Francisco G. Guimarães . .	18
830	" Junqueira de Almeida, menor . .	36
831	Gustav Möckel	20
832	" Wützke	11
833	Gustave Baudoin	100
834	Gustavo Adolpho Hoff	76
835	" Ferraz de Camargo	212
836	" de Lara Campos	207
		282.936

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	H	
837	Harry Tyrell Gray	2
838	Haydèe de Magalhães Erichsen, menor . .	1
839	Heitor Rudge da Silva Ramos	70
840	Helena de Aguiar de Andrada, menor . .	15
841	" de Campos Silveira	17
842	" f.ª de Americo Machado	12
843	" Maria f.ª de Roberto de Nioac .	22
844	" de Oliveira Adams, menor	11
845	" Paulina S. M. Guilhermina de Voys .	97
846	Heloisa Cecilia, f.ª de Victorio Cresta . .	5
847	Helvetia, f.ª de R. O. Kesselring	2
848	Henri Bauman	575
849	" Ferray	40
850	" Mennequin	64
851	" Weill	27
852	Henriette Amelie W. Vincens de Bouguereau	230
853	Henrique Bulcão.	4
854	" Frétin, menor	6
855	" Schlittler Pontes, de Araras . .	30
856	" Tinson	250
857	Henriqueta de Azevedo Marques, d. . . .	6
858	" Flôres, d.	1
859	" Leitão Inglez de Souza, d. .	143
860	" de Mello, menor	8
861	Henry & Armando	64
862	" Gex Beardall	30
863	" Jean-Cycy Gautier.	14
864	" Lerolle	320
865	" William White	48
866	Herbert Snape	8
867	Hercilia Pinheiro Lima, d.	13
868	Hermantina Sydow, d.	106
869	Herminda Mariano, d.	10
870	Herminia de Andrade Campos Pereira, d. .	5
871	" Michaellis, d.	112
872	" Prado Monteiro de Barros, d. . .	131
873	" de Toledo Lara, d.	19
874	Herminio Ferreira	272
875	" f.º de Justiniana R. M. das Flores	1
876	Hilda Penteado de Barros, menor	12
877	Hildebrando Cantinho Cintra	4
878	Hilfred, f.º do Barão Hilmar von Ende . .	16
879	Homero Franco de Andrade	10
880	Honorata Maria Domingas, d.	5
881	Honorio, f.º de d. Serafina A. de C. Pedrosa.	22

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
882	Horacio de Aquino Fonseca	345
883	" Gonçalves Pereira	10
884	Hortence Blot, d.	70
885	Hospital Samaritano	78
886	" S. V. de Paulo, de S. R. de P. Quatro	11
		286.310
	I	
887	Ida Cornehls, menor	31
888	" Lopes dos Anjos, d.	22
889	" Schweizer, d.	2
890	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66
891	Ignacia Florencia do Patrocinio Gaspar, d. .	34
892	Ignacio, f.º de Manuel de P. L. de Barros .	2
893	Ignez de Mesquita Vergueiro, menor . . .	58
894	Ildefonso Baptista de Oliveira Junior . .	68
895	Iracema Forjaz, d.	21
896	" dos Santos Mattos, d.	28
897	" da Silveira Fabiani, menor . . .	42
898	Iraydes Lopes Chaves, d.	250
899	Irêne de Campos, menor	124
900	" f.ª de Alberto Lion.	8
901	" f.ª de Michel Calogeras	15
902	" Pinto de Moraes, menor	1
903	Irinéa Malta Cardoso	4
904	Irinêo Wagner	235
905	Irma Goudier, d.	165
906	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario . .	60
907	" de N. S. do Terço, de Santos . .	14
908	" da Misericordia de Descalvado .	102
909	" do SS. Sacramento de S. Paulo .	34
910	Ismael de Campos, menor	124
911	Ismenia de Almeida, d.	6
912	" de Campos, menor	124
913	Isolina Bodé, d.	20
914	Itagipe Pinto de Moraes, menor	1
915	Italo Bernardini	45
916	Ivan da Silva Bruhns	120
917	Izabel Bocayuva Bulcão	4
918	" Dias Chaves, d.	7
919	" Maria f.ª de Leão Renato Pinto Serva.	1
920	" " de Moraes, menor	12
921	" " da Silva Pinto, d.	4
922	" " Thereza R. F. de Nioac, baroneza de Flaghac	500

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
923	Izaura de Almeida Prado, d.	89
924	" f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . . .	2
925	" de Moraes, d.	6
		288.761
	J	
926	Jacqueline de Breuilpont, menor	13
927	" f.º do Visconde de Montbron .	47
928	Jacques Henri Barennes	63
929	" Razzovich	244
930	Jacintho de Araujo Cintra, menor	5
931	James Fernie	19
932	Jayme Verde.	32
933	Jean Dreyfus, menor	9
934	" L. Henri de Chêradé, cômte de Montbron	246
935	" Pierre Frenay.	25
936	" " Sage, menor	2
937	Jeanne Dévic Gayard, veuve Gayard . . .	28
938	" Marie Escudier, veuve Chausson . .	248
939	" Sophie Oppenhein, d.	37
940	" Seintinié, d.	11
941	Jeremias Rodrigues Netto.	428
942	Jessie Alice Mellers, d.	13
943	Joanna Bernardina de Oliveira, d.	76
944	" D. Victoria de Oliveira Coutinho, d. .	50
945	" f.ª de d. Serafina Cunera	2
946	" Rebello Monteiro de Barros, d. . .	402
947	João de Aguiar Pessanhã	20
948	" Alves de Figueiredo Junior	867
949	" " de Magalhães	60
950	" " Torres	24
951	" Antonio de Oliveira Cesar, dr. . . .	50
952	" Augusto de Oliveira Coelho	2
953	" " de Siqueira Ferreira, menor .	2
954	" Baptista Ferraz, padre	120
955	" " Leme	11
956	" " Oger, padre	24
957	" " de Oliveira Cardoso	14
958	" " " " Costa	52
959	" " da Silveira Mello.	93
960	" Barral, dr.	230
961	" Basso	30
962	" Bernardo Eddelbrock	289
963	" Bierrenbach de Castro Prado . . .	75
964	" Cardoso Pereira	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
965	João Carlos, f.º de Henrique Mayrink . .	5
966	" Cecato	13
967	" C. Santiago de Carvalho e Souza . .	22
968	" de Deus de Campos, menor	124
969	" Eduardo de Souza Barros	10
970	" Ferraz de Almeida Prado	200
971	" f.º de João de Lacerda Soares . . .	40
972	" Franco Mourão	62
973	" Gaudino	60
974	" Godoy Leme da Silva, menor	10
975	" Gomes do Val	393
976	" Hermano Carneiro	4
977	" Jacob Cremm	7
978	" Lourenço de Siqueira, padre	66
979	" Maria Paes	57
980	" " de Paiva	36
981	" Nunes de Oliveira	14
982	" Octavio de Oliveira Malheiro	93
983	" Pacheco de Toledo	2
984	" Pinto Machado Portella	500
985	" Proost Rodovalho Junior	50
986	" Rachou, dr.	20
987	" Rodolpho Forster	32
988	" da Rocha Leão	11
989	" Schulman, menor	1
990	" Soares do Amaral	2.000
991	" Thomaz, f.º de A. P. S. L. M. Chaves .	6
992	" " Pereira do Amaral. . . .	19
993	" Ugliengo	60
994	" Vaz Louzan	50
995	" Vicente Perez	100
996	Joaquim Alves Penna	100
997	" Antonio de Lacerda	9
998	" de Araujo Coutinho, herança . .	2
999	" " " Pereira	121
1000	" Augusto Ribeiro do Val	1.725
1001	" Barbosa de Salles Pinto	46
1002	" de Campos Toledo	197
1003	" Conceição	30
1004	" Corrêa de Araujo	259
1005	" da Cunha Bueno	26
1006	" Domingos Eugenio	200
1007	" Feliciano da Silva	157
1008	" Ferraz de Campos	111
1009	" f.º de Gabriel Penteado	55
1010	" Franco Mourão	62
1011	" " de Mello	1.200

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1012	Joaquim José da Silva Pinto Filho, menor .	2
1013	" Lopes Lebre Filho	15
1014	" Manuel de Lima.	6
1015	" " Pereira	127
1016	" Marcellino da Silva Fialho . . .	82
1017	" Martins de Siqueira	100
1018	" de Mendonça Filho	508
1019	" Pereira Carneiro Bastos	11
1020	" dos Santos Mattos, menor . . .	17
1021	" " " Lima (Lisbôa) . . .	100
1022	" Silverio de Castro Barbosa . . .	112
1023	" Simões Lameiro	23
1024	" Teixeira de Carvalho	34
1025	" " Nogueira de Almeida . .	1.818
1026	" Victorino de Toledo	402
1027	" Villac	48
1028	" Villela de Oliveira Marcondes . .	25
1029	Joaquina de Araujo Gomes Bernardes, d., baroneza de S. Joaquim	473
1030	" Ferreira Cardoso, d.	63
1031	" Pinheiro e Prado, d.	14
1032	" Ramalho Pinto de Castro, d. . .	30
1033	" Soares Proença Bueno, d. . . .	154
1034	Johann Haasis	165
1035	John Johnson Tindal	29
1036	" Snape	8
1037	Jorge de Andrade Maia	5
1038	" Campbell	1
1039	" Collier	13
1040	" Pacheco e Silva, menor	13
1041	" da Silva Prado, menor	140
1042	José Affonso Ratto	250
1043	" de Alimathéa Costa	9
1044	" Alfred Schiltz.	13
1045	" de Almeida Peixe	8
1046	" " " Prado	12
1047	" " " Prado Primo	29
1048	" Alvares Rosenhain	63
1049	" Alves de Camargo	180
1050	" Alves de Camargo, f.º de D. Anna de Camargo.	11
1051	" Antonio Corrêa Fontes	78
1052	" " de Gouvêa	48
1053	" " Pereira	30
1054	" " da Silva Fialho	80
1055	" " Soares	35
1056	" Augusto de Andrade	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1057	José Augusto Simões, menor	3
1058	" Avelino Mendes	50
1059	" Benedicto Marcondes de Mattos . . .	299
1060	" Bonifacio de Oliveira Coutinho, menor .	5
1061	" Cabral de Vasconcellos	244
1062	" Carlos, f.º do Visconde de Montbron .	75
1063	" " de Macedo Soares	50
1064	" " Pacheco e Silva, menor . .	23
1065	" do Carmo de Souza Meirelles	15
1066	" Cassio de Macedo Soares, dr. . . .	22
1067	" Castellano	150
1068	" Cesarino	425
1069	" Claudio Bocayuva Bulcão	4
1070	" Dias Aranha	11
1071	" Eduardo, f.º de João de Lacerda Soares.	40
1072	" " Prates	150
1073	" Elias de Paiva Junior	39
1074	" Felix Nunes	649
1075	" Ferreira de Mello Nogueira	74
1076	" Ferraz Junior	272
1077	" " de Sampaio	150
1078	" f.º de José de Sampaio Moreira . .	20
1079	" f.º de Leovigildo da Silva Prado . . .	25
1080	" f.º de d. Maria Honoria	33
1081	" f.º de Primitivo de Castro R. Sette . .	3
1082	" Fonseca Teixeira de Barros	3
1083	" Francisco de Queiroz Telles	10
1084	" " Simões dos Santos . . .	32
1085	" Franco Mourão	151
1086	" Grisi	14
1087	" Ignacio Monteiro de Barros	8
1088	" Ildefonso de Souza Ramos	368
1089	" Joaquim Pinto de Souza	13
1090	" " Pires	13
1091	" Leite Forjaz	12
1092	" Levy (Cordeiro)	379
1093	" Luiz de Oliveira Borges	141
1094	" M. Frias	20
1095	" Manuel de Azevedo Marques, dr. . .	30
1096	" " Braga	14
1097	" Marcellino de Moraes Barros	89
1098	" Maria Blanco	103
1099	" " Passalacqua	24
1100	" Monteiro Pinheiro	186
1101	" Nhônhô Padre	130
1102	" Oliva, dr.	74
1103	" de Oliveira	24

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1104	José de Oliveira Junior, menor . . .	11
1105	" de Paula Leite de Barros, dr. . .	3.380
1106	" Patricio Fernandes	23
1107	" Pedro Strasburgo	460
1108	" Raymundo, f.º de M. de Oliveira Rôxo .	5
1109	" de Queiroz Lacerda Junior, menor . .	88
1110	" Rodrigues de Castro, menor	6
1111	" " Cardoso	2
1112	" de Sampaio Moreira	276
1113	" Sanches Martins, menor	3
1114	" de Souza Menezes e Vasconcellos . .	47
1115	" " " Queiroz	1.051
1116	" Thiago de Siqueira	10
1117	" Toralis de Gismênes, menor	15
1118	" Vicente de Queiroz Ferreira	1.575
1119	" " de Souza Queiroz	781
1120	" Xavier de Toledo	152
1121	" Worms	24
1122	Joseph Krause	980
1123	" Levy, de Paris	218
1124	" Paul René Delage	16
1125	" Vigna	10
1126	Josephina Eugenia de Azevedo Marques, d. .	39
1127	" f.ª de José de Campos Toledo . .	34
1128	" Hortencia de Moura Brito, d. . .	2
1129	" Marotte, d.	19
1130	" de Mello Malta, d.	500
1131	" Moreira Pinto, d.	4
1132	" Soares de Camargo, d.	101
1133	" de Toledo, d.	52
1134	Josino, f.º de José A. de Souza Camargo .	16
1135	Josué de Almeida Prado	11
1136	Julia A. de Ornellas Muniz, d., herança . .	12
1137	" Adelaide Silva	19
1138	" de Almeida Prado Penteado, d. . . .	100
1139	" Arminda Martins Vieira, d.	5
1140	" de Azevedo Marques, d.	7
1141	" Lucia, f.ª de Adolpho Greff Borba .	33
1142	" Prates da Silva Baptista, d.	808
1143	" Prudente de Moraes, d.	115
1144	Juliano Martins de Almeida	235
1145	Julie Poullan	164
1146	Julien Simon	59
1147	Julieta Brotero Corrêa de Sá e Benevides, d.	9
1148	" Granja, menor	2
1149	" de Oliveira, menor	11
1150	Juliette Thorel, d.	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1151	Julio de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1152	" Angeleri	6
1153	" Bertini	57
1154	" Cesar de Queiroz Guimarães. . . .	25
1155	" Conceição	28
1156	" Joaquim Gonçalves Maia	23
1157	" Mathias de Camargo	36
1158	" Moreira	3
1159	Justiniana Ramos Maria das Flores, d. . .	9
1160	Juvenal Ferreira dos Santos	22
1161	" f.° de Frederico Romeu	50
		323.003
	K	
1162	Katie Fitz Gerald, d.	115
		323.118
	L	
1163	Laerte Briant, menor	10
1164	Lafayette Briant, menor	10
1165	Laly, f.ª de José Elias Corrêa Pacheco . .	22
1166	Lamartine, f.ª de d. Angela dell'Anese . .	123
1167	Lambert, Frères & Comp.	587
1168	Laura Faro de Araujo, d.	85
1169	" de Lara Campos, menor	32
1170	" Mundt, d.	30
1171	" Muniz de Souza Camargo, menor . .	33
1172	" Pinto de Moraes, menor	1
1173	" da Silva Neiva, menor	25
1174	Lauro, f.° de Bernardino José Leite . . .	6
1175	Lavinia Bueno Teixeira, d.	50
1176	" Dauntre Salles de Mello, d. . . .	50
1177	" Escobar Tinson, d.	150
1178	" de Mesquita Barros, d.	195
1179	" Pinto de Moraes, menor	1
1180	Lazard Blum	267
1181	Leandro, f.° de Arthur Madeira . .	1
1182	" Pitta de Abreu Teixeira . . .	8
1183	Léo Bocayuva Bulcão	4
1184	Léon Boisramet	24
1185	" Raphael Weill, dr.	116
1186	Leonard Jancey Jones Junior	8
1187	Leonardo Quilici	9

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1188	Leonor Augusta de Assumpção, d. . . .	134
1189	" Backeuser de Medeiros, d.	85
1190	" de Barros Magalhães, d.	2
1191	" Cilencina de Campos, d.	124
1192	" Cunha, d.	3
1193	" Lacerda de Oliveira	10
1194	" Monteiro da Silva, d.	221
1195	" de Moraes Barros, d.	147
1196	" da Motta Lima, d.	56
1197	" Rodrigues de Siqueira, d.	23
1198	" da Veiga von Schilgen. d.	117
1199	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	149
1200	" Monteiro de Barros, menor . . .	103
1201	Leontino Queiroz	12
1202	Leopoldina de Andrade Paes Varella, d. .	5
1203	" Ribas da Silva, d.	28
1204	Leopoldo, f.º de d. Isaura Ferreira Leite .	3
1205	" Pires de Moraes	7
1206	Leovigildo da Silva Prado.	1.648
1207	Leticia de Lacerda Franco, d.	51
1208	Levy, Weill & Comp.	70
1209	Libania Guerra da Veiga Pinto, d.	194
1210	Liborio Luiz Ferreira	34
1211	Lidgerwood Limited	2
1212	Lino Joaquim da Cruz	16
1213	Livio Tagliasacchi	14
1214	London and Brazilian Bank, Ltd.	3.872
1215	" Country & Westminster Bank, Ltd. .	20.087
1216	" and River Plate Bank, Ltd. . . .	6.213
1217	Lorenzo Sarti	200
1218	Louis Coquenhen	30
1219	" Dapples	7
1220	" Delamain	940
1221	" Etchbarne	39
1222	" Frétin	77
1223	" Gensburger, Paris	100
1224	Louise Bouilly, d.	30
1225	" Halphen Frey, d.	2
1226	" Légru, d.	86
1227	Lourença Aranha Rodovalho, d.	47
1228	Lourenço Alves Cardoso, herança	280
1229	" de Souza Passalacqua, menor . .	39
1230	Lucas Antonio Monteiro de Barros Junior .	9
1231	Lucia de Almeida Prado Penteado, menor.	97
1232	" Antunes dos Santos, menor . . .	4
1233	" Augusta Mendes de Rezende. d. . .	39
1234	" Barreto, menor	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1235	Lucia f.ª de Francisco Braida	1
1236	" de Lacerda Franco, d.	179
1237	" de Lara Campos, menor	32
1238	" Maria, f.ª de Mathias de O. Rôxo .	8
1239	Luciano Ribeiro da Silva	200
1240	Lucie Bourdillat, d.	50
1241	Lucien Levy, Paris	57
1242	Lucilla, f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	161
1243	" f.ª de Michel Calogeras	48
1244	Lucinda Quirino dos Santos, d.	21
1245	Luiz Alfredo, f.º de A. A. de Souza Rangel .	8
1246	" de Andrade Villares	55
1247	" Aranha Junior	167
1248	" Drouet	1
1249	" Felippe de Queiroz Lacerda	12
1250	" Fernandes	2
1251	" Fernando do Amaral, menor	2
1252	" f.º de Carlos de A. Villares	72
1253	" f.º de Francisco de Monlevade . . .	1
1254	" f.º de Luiz Alves de Almeida . . .	1
1255	" Gonzaga Amarante Cruz, dr.	460
1256	" " de Souza e Silva	4
1257	" Henrique Levy	133
1258	" José Martins Vieira	88
1259	" José de Carvalho e Mello Mattos, menor.	3
1260	" Leal Fernandes	10
1261	" do Lago Guimarães	5
1262	" Leite Guimarães, herança	40
1263	" Marques Pavão	14
1264	" de Mattos Pimenta	6
1265	" Monteiro da Silva, menor	71
1266	" Octavio de Souza Prates	228
1267	" Pereira Barreto, dr.	115
1268	" Rodrigues Ferreira	152
1269	" " de Moraes	60
1270	" Tavares Alves Pereira	132
1271	Luiza de Abreu Lima, d.	32
1272	" de Almeida Leite e Silva, d.	220
1273	" de Azevedo Marques Ferreira, d. . .	21
1274	" " " Salles Pinto, d. . . .	14
1275	" Brasilia Moreira Marques, d., herança.	79
1276	" de Camargo Abreu, d.	28
1277	" Izabel Tindal, d.	29
1278	" Maria Nogueira, d.	50
1279	" Miquelina de Moraes, d.	2
1280	" de Moraes Assumpção, d.	213
1281	" Peixoto, menor	1.460

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1282	Luiza Pereira Dias, d.	205
1283	" Silva e Abreu, d.	79
1284	Lula Beatrice Wysard, d.	62
1285	Luzia Maria da Conceição, d.	100
1286	Lyceu do Sagrado Coração de Jesus . . .	43
1287	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior . . .	26
1288	" f.ª de Julio Conceição	18
1289	" f.ª de d. Mariana Prada	27
1290	" Maria, f.ª de Carlos D. de Carvalho .	5
1291	" Monteiro da Silva, menor	71
1292	Lygia Furtado Cesarino, menor	5
1293	L. Grumbach & Comp.	199
		366 012
	M	
1294	Madame Arthur Levy	10
1295	" Ernest Léon	7
1296	" Henry Paradis, nèe Zelia Roman .	215
1297	" Jules Waller	226
1298	" Veuve Georges Levy	36
1299	" Veuve Picot, nèe Marie A. Tricot .	42
1300	Madeleine de Breuilpont, d.	114
1301	" Levy, menor	10
1302	" Sage, menor	2
1303	Malvina de Barros Leme, d.	50
1304	Manuel Antonio de Carvalho	12
1305	" " de Oliveira Pinheiro . .	8
1306	" André Gaspar.	402
1307	" Candido da Costa	60
1308	" Carlos Aranha	167
1309	" da Costa Ferreira.	24
1310	" da Cunha Lobo	20
1311	" Duarte de Souza Lima	11
1312	" Feliciano de Castilho	11
1313	" Ferreira Santiago.	140
1314	" f.º de d. Angela dell'Anese . . .	121
1315	" f.º de Boaventura Rodrigues de Souza	84
1316	" f.º de Gabriel Penteado	55
1317	" Garcia da Silva	244
1318	" de Jesus Rodrigues de Castro . .	7
1319	" Joaquim de Albuquerque Lins . . .	172
1320	" José Ferreira de Carvalho . . .	89
1321	" " Pinto	20
1322	" Justo	33
1323	" Maria	50

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1324	Manuel Marques Patarra	287
1325	" Martins Filgueiras	60
1326	" " Fiuza	115
1327	" " Fragoso	160
1328	" de Moraes	400
1329	" de Oliveira	9
1330	" de Paula Leite de Barros	133
1331	" Pinto Torres Neves	909
1332	" da Rocha, menor	14
1333	" Rolemberg Leite de Sampaio, dr. . .	154
1334	" dos Santos	50
1335	" dos Santos Maia	78
1336	Manuella de Lacerda Vergueiro, d.	13
1337	Marc Loeb	134
1338	Marcel Ramondon	25
1339	" Weill	42
1340	Marcello, f.º de Joaquim de Mendonça Filho	63
1341	Marcionillo Dario Trigo	25
1342	Marcos Antonio, f.º de Carlos A. M. de Barros	28
1343	" Dolzani Inglez de Souza, dr. . . .	16
1344	Margarida Maria do Espirito Santo, d. . .	27
1345	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos .	6
1346	" Julieta de Azevedo Marques, d. .	115
1347	" Maria, f.ª de Michel Calogeras .	15
1348	" Pacheco, menor	40
1349	" Pereira Pinto Calogeras, d. . .	642
1350	" Teixeira Leite Penido, d. . . .	56
1351	Margherita Meneghelli, d	47
1352	Marguèrite Hutinet, d.	23
1353	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo, d. . .	103
1354	" Adolpho Pacheco Neiva, menor . . .	23
1355	" Agnodicia Alvares Rubião, d. . . .	4
1356	" Alves de Lima, d.	3
1357	" " de Moraes, d.	19
1358	" Amelia da Costa Carvalho, d. . . .	169
1359	" " f.ª de A. P. S. L. Macedo Chaves	6
1360	" " f.ª de A. A. de Souza Rangel .	16
1361	" " Henriques dos Santos, d. . .	100
1362	" " Lebre de Sampaio, menor . .	2
1363	" " Monteiro de Barros, d. . . .	9
1364	" Angela Paes de Barros	50
1365	" Angelica Alves Gomes, d.	5
1366	" " f.ª de José C. Mouth Filho .	13
1367	" " de Queiroz Telles, d. . . .	10
1368	" " de Souza Queiroz de Barros, d.	48
1369	" d'Annunciação Ferreira de Abreu, d. .	85
1370	" Antonietta de Barros, menor . . .	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1371	Maria Antonietta f.ª do Visconde de Montlaur	30
1372	" " Pinto Serva, d.	1
1373	" d'Apparecida Aranha de Lacerda, menor	88
1374	" de Aquino Fonseca, d.	230
1375	" Augusta Nogueira, d.	78
1376	" " Pacheco Jordão, menor . .	27
1377	" " Pinto, d.	4
1378	" Beatriz Penteado Prado, menor . . .	38
1379	" Benedicta Aranha de Lacerda, menor.	88
1380	" de Campos Mello, d.	575
1381	" Candida de Castilho, d.	1
1382	" " de Mendonça, d.	6
1383	" " Penteado, d.	5
1384	" Carlota Pereira de Souza, d. . . .	124
1385	" Carmelita, f.ª de Carlos Corrêa Galvão.	4
1386	" do Carmo Alves de Campos, menor .	11
1387	" " " Baptista Ribeiro, d. . . .	233
1388	" " " f.ª de José F. Queiroz Telles	1
1389	" " " Abbade, menor.	9
1390	" " " Gonçalves, d.	13
1391	" " " Maia, d.	5
1392	" Catharina, f.ª de Luiz da Silva Prado .	10
1393	" Cecilia de Nioac Segesser de Brunnegg	125
1394	" " Pinto Serva, d.	7
1395	" " R. de Souza Rangel, d. . . .	26
1396	" " Vicente de Azevedo, menor .	11
1397	" Clementina Bueno Bierrenbach, d. . .	50
1398	" da Conceição Aranha de Lacerda, menor	88
1399	" " " Franco de Andrade, d. .	600
1400	" " " Simões, d.	10
1401	" Cornehls, d.	32
1402	" Dulcelina de Campos Toledo, d. . . .	202
1403	" Elisa Pereira dos Santos, d.	24
1404	" Elisabeth Tindal, d.	29
1405	" Elvira de Assumpção, menor . . .	32
1406	" Emilia de Lacerda Soares, d. . . .	12
1407	" " dos Santos, menor	25
1408	" da Encarnação Brasilia Moreira, d. .	112
1409	" Engracia Dias Leite, d.	101
1410	" Ephigenia Aranha Rodovalho, menor .	47
1411	" Eponina Pacheco Rocha, d.	75
1412	" Eufrasia, d.	45
1413	" Eugenia, f.ª de C. A. M. de Barros .	50
1414	" " M. de Barros, cond.ª de Nioac	485
1415	" Felicissima de Proença Pinto de Moura	15
1416	" Fernandes, d.	2
1417	" f.ª de Alvaro Macedo Guimarães . .	23

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1418	Maria f.ª de Manuel de Paula Leite de Barros	2
1419	" Flóra Franco Soares, d.	445
1420	" Fontes, d.	6
1421	" Francellina Ferreira Peake, d. . . .	21
1422	" Francisca Pacheco Jordão, menor . .	27
1423	" Georgina Regis de Oliveira, d. . . .	60
1424	" da Gloria Azevedo, d.	36
1425	" " " Quartim de Moraes, d. . .	42
1426	" Grotta, d.	9
1427	" Hauth, d.	235
1428	" Helena da Silva Prado, menor . . .	170
1429	" Ignez, f.ª de João de Lacerda Soares .	40
1430	" Izabel Bulcão Giudice Lobo, d. . .	6
1431	" " Pacheco Jordão, menor . . .	40
1432	" Januaria, f.ª de d. Maria G. Vieira Lessa	10
1433	" Joanna de Siqueira, d.	10
1434	" José Aranha de Lacerda, d.	100
1435	" " f.ª de Eduardo Figueiredo Rebello	11
1436	" " f.ª de Mario de Oliveira Rôxo .	6
1437	" " Pinto Neves, d.	78
1438	" Josephina Collet e Silva, d.	30
1439	" Junqueira de Almeida, menor . . .	36
1440	" Leopoldina da Costa Aguiar, d. . . .	20
1441	" de Lourdes de Almeida Lima, menor .	100
1442	" " " f.ª de Francisco A. Ferraz	6
1443	" " " Pacheco e Silva, menor .	23
1444	" Lucia, f.ª de V. F. Monteiro de Barros	75
1445	" Lucilla de Almeida Mattos, d. . . .	150
1446	" Luiza Alves, d.	2
1447	" " Alves Leme, d.	92
1448	" " de Campos, menor	124
1449	" " Flynn, d.	68
1450	" " Grazan, d., veuve J. Goetschel .	40
1451	" " de Lara Campos, menor . .	24
1452	" " Leme Navarro, d.	32
1453	" " Ribeiro de Figueiredo, d. . .	66
1454	" " Quirino dos Santos, d. . . .	253
1455	" " Wright, d.	42
1456	" " Villac, d.	34
1457	" da Luz Ribeiro de Figueiredo, d. . .	67
1458	" Luzia Aranha de Lacerda, menor . .	89
1459	" " Barbosa Aranha, d.	8
1460	" " Queiroz Aranha, d. . . .	1.203
1461	" Machado, d.	100
1462	" Martins de Azevedo, menor	14
1463	" de Mello, d.	20

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1464	Maria Mércier, d.	26
1465	" Monteiro de Barros Portella, d. . . .	2.000
1466	" Nazareth Prado Pacheco e Silva, d. .	227
1467	" Noemi de Barros, menor	5
1468	" Noemia Pinto de Moraes, menor . .	1
1469	" de Oliveira, menor	11
1470	" Olympia Cerquinho Malta, d. . . .	60
1471	" Osorio Ferreira dos Santos, d. . . .	54
1472	" Paula de Barros Monteiro, menor . .	33
1473	" de Paula Ramos Nogueira, d. . . .	2
1474	" Ribeiro Nogueira Defini, d.	450
1475	" Rita, f.ª de João Coutinho de Lima .	1
1476	" " f.ª de Mario de Oliveira Roxo .	9
1477	" " Monteiro de Barros Rôxo, d. .	100
1478	" " de Queiroz Telles, menor . . .	11
1479	" Rocha, menor	11
1480	" da Rocha Leão, d.	11
1481	" Rosa de Assumpção Pinto, d. . . .	100
1482	" Rouchet, d.	56
1483	" Salomé de Oliveira, d.	30
1484	" dos Santos Mattos, d.	19
1485	" Schorcht, d.	155
1486	" da Silva Carneiro Fernando, d. . .	41
1487	" " " Prado, menor	27
1488	" Sophia da Silva Prado, d.	200
1489	" Stella Penteado Prado, menor . . .	34
1490	" Thereza Bandeira de Mello, d. . . .	230
1491	" " Bernheim, d., V.ve Georges Levy	74
1492	" " Christina Leite, d.	8
1493	" " f.ª de Victorio Cresta . .	5
1494	" " f.ª de L. A. Mont.º de Barros	18
1495	" " de Jesus Novaes, d. . . .	684
1496	" " Novaes Leme, d.	37
1497	" " do Rego Freitas, menor . .	81
1498	" " Ringmann, d.	34
1499	" " de Souza e Silva, d. . . .	78
1500	" Thomasia Baeta Neves, menor . . .	6
1501	" Umbellina Santiago Ferreira, d. . .	9
1502	" Véra Rôxo de Carvalho, d.	26
1503	Mariana Ayrosa Garcia, d.	52
1504	" f.ª de Francisco de Monlevade . .	1
1505	" Marcondes, d.	59
1506	" de Oliveira Seabra Pimenta Bueno, d.	92
1507	" Silva de Castro Menezes, d. . . .	60
1508	Mariano de Siqueira	2
1509	Marie-Albert Coussin du Perceval	115
1510	" Amelie Henriette Barennes, d. . . .	64

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1511	Marie Armande F. Louise H. de Bernoville. d.	25
1512	" Elisabeth Costanceau. d.	268
1513	" Felicie Izabelle du Kerret, d. . . .	38
1514	" Hortense Duboc. d.	14
1515	" Josephine Meyer, d.	272
1516	" Louis E. Henri. vicômte de Cressac .	42
1517	" Louise Lucy Henriette Dycke Gautier, d.	14
1518	" Madeleine Blanc. d.	16
1519	" Mineur, d., de La Rochelle	23
1520	Marietta Dolores de Oliveira. d.	50
1521	" de Lacerda Franco, d.	80
1522	Marina de Carvalho Tapié. d.	75
1523	" f.ª de J. Coutinho de Lima . . .	1
1524	" f.ª de Lucas Monteiro de Barros Rôxo.	10
1525	" Malta Cardoso. menor	1
1526	" Prado Penteado de Rezende. d. . .	130
1527	Mario Bulcão Giudice. menor	6
1528	" Ferraz de Camargo	304
1529	" f.º de João Tapié	75
1530	" Porchat. dr.	6
1531	" Prates da Silva Baptista, menor . .	94
1532	" Rôxo Sobrinho, menor	2
1533	" da Silva Prado	193
1534	Mary Dulley Lupton, d.	44
1535	" H. Fonseca Cotching Speers, menor .	5
1536	" Kirk, d.	65
1537	" Izabel Baggott, d.	4
1538	Marquez de Breuilpont	249
1539	Marquise de Michelez Boyer	29
1540	Martinho, f.º de Martinho da Silva Prado .	40
1541	" Jacob	7
1542	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron .	100
1543	" Hoff, menor	11
1544	" Negreiros, d.	28
1545	Marthe-Clémentine Zeferine Renaud Davésères des M. de Fresnoy, contesse de Montborn.	138
1546	Mathias Rodrigues Liberado	60
1547	" Valladão, dr.	100
1548	Mathilde de Aguiar de Andrada. menor . .	108
1549	" Alves de Souza, d.	10
1550	" Bundschuh, d.	11
1551	" Charles, d.	48
1552	" Frétin, d.	6
1553	" M. da Fonseca Macedo Soares, d. .	1.000
1554	" de Lacerda Franco, d.	75
1555	" Mainz. d.	947
1556	" Roche, d.	41

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1557	Matthew H. Bush, herança	12
1558	Maud Snape	7
1559	Maurice Jacques Dreyfus, menor	9
1560	" Samuel	37
1561	Mauro Pimentel.	10
1562	Max Jorge Frederico Mundt	215
1563	Maxime-Xavier-Joseph-Marie de Cheiade, vicomte de Montbron	29
1564	Maximino Mendes da Silva	41
1565	Melciades Luné de Porchat	24
1566	Mercêdes de Siqueira Mendonça, d.	26
1567	Miguel A. Rinaldi	22
1568	" Vieira Monteiro	489
1569	Militão Nogueira de Carvalho	209
1570	Minnie Louise Everett, d.	10
1571	Miran Latif	350
1572	Miquelina F. de Campos Camargo, d. . . .	8
1573	Moacyr, f.° de Bernardino José Leite . .	6
1574	" Pinto de Moraes, menor	1
1575	Moysés Marcondes, dr.	212
1576	Murdo Mackenzie	25
1577	M. V. Levy Frères & C.	10.587
		403.294

N

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1578	National City Bank (The)	1
1579	Narciso Belli	69
1580	Nathalio, f.° de d. Justiniana R. M. das Flôres	1
1581	Nathan Mund	20
1582	" Rollmann	121
1583	Nelson Foot, menor	108
1584	Ney Rezende Villares	48
1585	Nicolão Tolentino Piratininga	11
1586	" Vergueiro Le Cocq, dr.	22
1587	Noel Coeroli	20
1588	Noemia Alves de Camargo, menor	11
1589	" Barbosa Netto, menor	200
1590	" Leite da Veiga, d.	6
1591	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	72
1592	" de Lara Campos, menor	32
1593	" Pacheco Alvares Rubião, d. . . .	3
		404.039

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	O	
1594	Octacilio Junqueira de Almeida, menor . .	36
1595	Octaviano de Almeida Prado	100
1596	" Pacheco Jordão	108
1597	Octavio Paes de Barros	438
1598	" da Silva Prado	93
1599	Odette, f.ª de Antonio A. de Barros Cruz .	21
1600	" Pereira Dias, menor	25
1601	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl . . .	3
1602	Odon Lima Cardoso	6
1603	Olga Clemencia Rheingantz da Porciuncula, d.	250
1604	" f.ª de Arthur Rodrigues	24
1605	" de Magalhães Araguaya de Maraude, d.	121
1606	" de Sampaio Ferreira, menor	1
1607	Olinda Farani, d.	150
1608	" Mauraz Cesarino, menor	5
1609	Olindo Chiaffarelli, menor	9
1610	Oliva Eccher, d.	18
1611	Olivia Guedes Penteado, d.	168
1612	" de Moraes Florence, d.	60
1613	" f.ª de Afrodisio de Sampaio Coelho .	40
1614	" Vasconcellos Meyer, d.	16
1615	Olympia de Almeida Prado Penteado, menor.	97
1616	" Cardoso Guimarães, d.	2
1617	" Cerquinho F. de Carvalho, menor .	10
1618	" de Souza Meirelles, d.	15
1619	Olympio Cerquinho Malta, menor	30
1620	" Pinheiro de Lemos, herança . . .	27
1621	Ondina, f.ª de Brazilio José Pompeu . . .	3
1622	" f.ª de Lothario Novaes	3
1623	Orestes Franceschini	5
1624	Orosimbo, f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6
1625	Oscar, f.º de Francisco de Almeida Ferraz .	6
1626	" Hoffman, menor	13
1627	" de Paula	13
1628	Oscarlino Dias, dr.	16
1629	Osorio de Barros Neves	56
1630	Oswaldo, f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6
1631	" f.º do dr. Reynaldo Porchat . .	80
1632	" Sampaio	50
1633	Othilia C. Smith, d.	42
		406 211

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	P	
1634	Palmyra Bloch	100
1635	Paschoal Rotundo	36
1636	Paul Charles Nathan	50
1637	" Léfaivre	58
1638	Paula von Hugo, d.	108
1639	" da Silva Prado, d.	108
1640	Paule-Marie-Louise-Mathilde de Cherade de Montbron, comtesse de Saint-Marsault .	49
1641	Paulina Augusta de Barros Campos, d. . .	367
1642	" de Souza Queiroz, d. . . .	146
1643	Paulino H. de Campos	124
1644	" Xavier de Azevedo Marques . . .	5
1645	Paulo Benevides	6
1646	" Baptista de Souza Campos, menor .	18
1647	" f.° de A. A. Rodrigues Dias, herança.	66
1648	" f.° de Francisco A. de Oliveira e Silva	1
1649	" Florence	4
1650	" Frètin, menor	6
1651	" Horta Kesselring, menor	1
1652	" Malheiro de Mello, herança . . .	13
1653	" Piza de Lara, menor	32
1654	" Plinio Barreto, menor	4
1655	" da Silva Prado	128
1656	Pedro Egydio Aranha Rodovalho, menor . .	47
1657	" " de Queiroz Lacerda	12
1658	" de Campos Toledo	200
1659	" Ferreira Guimarães	63
1660	" Gaudino	304
1661	" Hannickel Forster	850
1662	" Hoenen	6
1663	" Jacob Cremm	7
1664	" de Moraes Barros	73
1665	" Mercadante	5
1666	" Nespoli	3
1667	" de Souza Barros, menor	6
1668	Persano Pacheco e Silva	82
1669	Persio Amaral de Souza	7
1670	Pierre Edouard de Calmels Puntis	225
1671	" Joseph Gabriel Gizard	106
1672	" Marcel Dreyfus, menor	9
1673	" Poey	34
1674	Philip Hammond	37
1675	Placido Pinto Ribeiro	600
1676	Plinio Moreira	15
1677	" da Silva Prado	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1678	Polydoro Pinto de Carvalho	23
1679	Portador	22.213
1680	Priscilla, filha de Thomaz Gomes Viegas . .	11
1681	Prudent Adolph van Reable	12
1682	Prudente de Moraes Filho	92
1683	Pulcheria de Araujo Cintra, herança . . .	3
		432.691
	Q	
1684	Quiteria Luiza de Souza, d.	33
1685	Quintino, f.° de E. Cardoso de Negreiros .	27
		432.751
	R	
1686	Rachel Cesarino, f.° de Hilario Cesarino .	5
1687	Raphael Augusto de Souza Campos, menor .	18
1688	" Biltz	121
1689	" f.° de Joaquim Franco de Mello . .	5
1690	" de Souza Passalacqua, menor . .	57
1691	Raul f.° de Joaquim Franco de Mello . .	5
1692	" Ortiz Monteiro	57
1693	" de Rezende Carvalho	625
1694	" Soares de Moura	30
1695	Raymundo Breves, menor	5
1696	" Ferreira dos Santos	48
1697	Real e Benemerita Sociedade Portugueza de Beneficencia do Rio de Janeiro . . .	32
1698	Real Sociedade Portugueza de Beneficencia de Campinas	281
1699	Recolhimento de N. S. da Luz	600
1700	Regina de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1701	" de Oliveira Coutinho, menor . .	16
1702	Renato de Andrade Maia	11
1703	" f.° de E. Cardoso de Negreiros . .	161
1704	René Flachfeld	136
1705	Reynaldo Porchat, dr.	100
1706	Ricardo, f.° de Alberto Lion	10
1707	" f.° de Carlos de Andrade Villares.	72
1708	Richard Thomas Bowly	446
1709	" W. Gray	2
1710	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	6
1711	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	47
1712	Roberto Armando Durval	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1713	Roberto A. W. Sloan	30
1714	" f.º do Barão de Flaghac	17
1715	" Emmanuel, f.º de Robei.o de Nioae .	25
1716	" Herminio Ferreira, menor . . .	4
1717	" Hoff, menor	11
1718	" de Nioac	100
1719	" Schwenger	416
1720	Roberts Courtois Lloyd	10
1721	Rodolpho de Barros	2
1722	" Brenne	612
1723	" M. Guimarães	10
1724	Rodrigo Soares	131
1725	Roger, f.º do Conde de Legge	57
1726	Roland O.'Neill Addison	30
1727	Rosa Adelaide Aranha, d.	32
1728	" Cardoso, d.	50
1729	" do Coração de Maria, menor . . .	29
1730	" Farani, d.	150
1731	" Rachel Vicente de Azevedo, menor .	1
1732	" Ubelhard Lemgruber, d.	157
1733	Rose Nicole Dreyfus, menor	9
1734	Rosina Albano, menor	68
1735	Rudolfo O. Kesselring	25
1736	Ruth Ferreira da Costa, menor	1
1737	" f.ª de Antonio Alves de Barros Cruz.	21
1738	" f.ª de Juvenal Corrêa de Mello . .	2
1739	Ruy Fogaça de Almeida	20
1740	" de Mendonça, menor	38
1741	" Sodré, menor	4
		437.816

S

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1742	Sabino Machado	13
1743	Salomon Pompé	106
1744	Salvador Augusto de Queiroz Telles . . .	44
1745	Santa Casa de Misericordia de Campinas .	318
1746	" " " " " Casa Branca	42
1747	" " " " " Rio Claro .	173
1748	" " " " " São Paulo.	504
1749	" " " " " Ytú . . .	330
1750	Santin Gaetano	70
1751	São Paulo Club	207
1752	Sara Bocayuva Bulcão, d.	4
1753	Sebastiana da Luz Quartim, d.	120
1754	" de Paula Machado, d.	560

Nnmero de ordem	NOMES	Numero de acções
1755	Sebastiana Serra Penteado, d.	50
1756	Sebastião de Campos Cintra	31
1757	" Carlos Duarte	11
1758	" Ferreira	304
1759	" de Oliveira, padre	15
1760	Serafina Cunera, d.	3
1761	" Farani, d.	150
1762	Serafino Sarti	147
1763	Sergio de Magalhães, menor	1
1764	Servilio de Abreu Soares	17
1765	Sibylla Bausch, d.	92
1766	" Leal, d.	4
1767	Silvain Weil	120
1768	Silvana de Andrade Ribeiro	2
1769	Silvestre Candido Ribeiro	37
1770	Simão Bolivar de Queiroz Aranha	122
1771	Simeão dos Santos Bomfim	69
1772	Simon Netter	258
1773	Simone de Moras, menor	138
1774	Sizinia de Paula Souza, d.	100
1775	Sociedade de B. dos Empr.os da C. Paulista	62
1776	" de Instr.o Popular e Benef.a, de Ytú	258
1777	" Mogyana Benef.a, de M. das Cruzes	2
1778	" Protectora das Familias dos Empr.os da Companhia Paulista	60
1779	" Protectora dos Portug. Desvalidos	88
1780	" Portugueza de Benef.a de S. Paulo	532
1781	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I.	5
1782	Solange, f.a do Visconde de La Tour	31
1783	" Fialho, d.	80
1784	" f.a de Carlos de Andrade Villares	72
1785	" Guimarães Lima, d.	24
1786	" Rufina de Oliveira e Silva, d.	147
1787	" Simon, d.	185
1788	Sophie Izaure Marguérite Delamain, d.	13
1789	" Gabrielle Bloch, d.	68
1790	Stefano Pessa	48
1791	Stella, f.a de Abel de Andrade Villares	29
1792	" f.a de Francisco de Monlevade	1
1793	" f.a de Hyppolito P. Alves de Araujo	52
1794	" Penteado da Silva Prado, d.	580
1795	Suzanne Broquet, d.	5
1796	Sylvia de Campos Toledo, d.	179
1797	" f.a de d. Helena Cramer Marques	17
1798	" f.a de Francisco de Almeida Ferraz	6
1799	" f.a de Waldomiro Fagundes	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1800	Sylvia Ladeira Marques, d.	1
1801	" Pimenta Bueno, d.	18
1802	" Monteiro de Barros Brotero, d. . .	12
1803	Sylvio, f.° de José Sampaio Moreira . . .	6
1804	" de Lara Campos, menor	20
1805	" de Toledo Piza, menor	24
		11
		444.614
	T	
1806	Theodomiro de Toledo Piza	20
1807	Theodora de Souza Leite, d.	13
1808	Theodore Bloch	20
1809	Theodoro Antunes Maciel.	50
1810	Theophilo Ferreira de Almeida	1
1811	Theotonio de Lara Campos Netto, menor .	24
1812	" Piza de Lara, menor	32
1813	Thereza de Castro Carvalho, d.	122
1814	" da Cunha Salles, d.	83
1815	" Cerquinho F. de Carvalho, menor .	10
1816	" Forster, d.	1
1817	" de Jesus Trindade, menor	4
1818	" Maria de Lima, d.	6
1819	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11
1820	" do Val, d.	310
1821	Thiers Dantas Ferraz	18
1822	Thomaz de Aquino Collet e Silva	16
1823	" Dias Leite	82
1824	" Vitta	248
1825	Tito Pacheco	10
		445.695
	U	
1826	Urbano dos Santos Bomfim	69
1827	Umbellina Cabral de Vasconcellos, d. . . .	26
		445.790
	V	
1828	Valentina Pompêo do Amaral, d.	13
1829	Valentine Weil, d.	5
1830	Valeriana dos Santos Bomfim, d.	60

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1831	Vasco Pinto Bandeira	31
1832	Vergniaud Neger	20
1833	Veronica Toralis de Gismenes, menor . . .	15
1834	Veuve Bariquand, née Julie Josephine Tricot.	123
1835	" Louis Leib & Comp.	100
1836	" Myrthel Levy	30
1837	Vicente Gatti	50
1838	" Melillo	117
1839	" Paulo Monteiro de Barros	2.875
1840	" Rodrigues Penteado	6
1841	Vicentina Mariano da Silva, d.	100
1842	Vicômte Alphonse de la Horie	14
1843	" Charles de Saint Marsault . . .	195
1844	" Jean Marie-Paul-Maurice de Cherade de Montbron	20
1845	" Jean de Montbron	80
1846	" René-Robert- Alexandre Marie de Cherade de Montbron	48
1847	Vicômtesse de Moras	139
1848	Victor, f.° de Washington Luiz P. de Souza.	43
1849	" Martins de Almeida	152
1850	" Monteiro de Barros	100
1851	" de Souza Meirelles	121
1852	Victoria Christi, d.	18
1853	" Pinto Serva, d.	203
1854	Virgilia Ferreira Coelho, d.	22
1855	" de Oliveira Mendes, d.	6
1856	Virgilio Antonio de Brito	130
1857	" Rodrigues Alves.	2.296
1858	Virginia Alves do Amaral Cardoso, d. . .	60
1859	" de Assis Pacheco, d.	138
1860	Visconde de La Tour	793
1861	" de Montbron	50
1862	" de Nova Granada	1.477
1863	Viscondessa de Elbenne	13
1864	" de La Tour	667
1865	" de Montbron	2.452
1866	" de Nova Granada	199
1867	" de Soutello	269
1868	Vitaliano de Almeida Prado	18
		459.058

X

1869	Xavier de La Tour	34
		459.092

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	W	
1870	Waldimir Malheiros, menor	48
1871	Waldomiro Simões, menor	3
1872	Washington, f.º de L. L. Guimarães . . .	41
1873	" Luis Pereira de Souza	45
1874	Wilhelmina Gompertz, d.	172
1875	Wilhelm Lorentz	143
1876	" H. Booth	113
1877	" Mather	36
1878	" Nielsen	78
1879	Winifred Grace Hvistendahl, d.	6
1880	Worms & Irmãos	38
		459.815
	Y	
1881	Yolanda Franc.ª, f.ª de O. L. Ribeiro de Faria	18
		459.833
	Z	
1882	Zuleika, f.ª de Joaquim Pereira	9
1883	" de Magalhães, menor	2
1884	Zulmira Bemvinda da Costa Carvalho, d. .	143
1885	" de Oliveira Barros, d.	13
		460.000

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1917 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em trafego, a extensão total de 1.289kms.,097, assim distribuidos:

Linhas de	1m,60 . .	410 kms.,233 (1)	
»	» 1m,00 . .	828 kms.,456	
»	0m,60 . .	50 kms.,408	1.289kms.,097

II

Contabilidade

1.º — Conta de Capital

Durante o anno de 1917 a Inspectoria Geral escripturou a importancia de 1.920:226$067, assim discriminada:

Linha e Edificios. .	808:114$597	
Locomoção	1.212:111$570	1.920:226$067

2.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . .	33.704:892$084
e a despesa correspondente de .	17.511:084$857
O saldo liquido em 1917 foi de .	16.193:807$227

A relação da despesa para a receita é de 51,95 %, tendo sido em 1916 de 49,62 %.

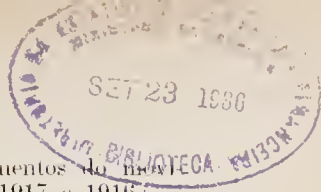
O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura ao trafego do primeiro trecho de linha.

(1) Está incluida a segunda linha de Jundiahy a Campinas, cuja extensão é de 44 kms.,042

Annos	Renda liquida
1872	124:886$716
1873	390:639$915
1874	474.658$483
1875	524:054$016
1876	641:540$242
1877	974:679$864
1878	1.508:451$790
1879	1.550:138$951
1880	1.313:378$103
1881	1.636:650$011
1882	1.961:981$374
1883	1.620:717$849
1884	1.318:371$558
1885	1.657:151$136
1886	1.711:288$585
1887	1.665:402$245
1888	2.215:663$695
1889	2.741:282$081
1890	3.484:385$534
1891	3.988:245$538
1892	4.307:382$615
1893	4.050:491$578
1894	8.329:442$159
1895	10.561:761$667
1896	10.449:210$110
1897	12.329:066$910
1898	10.471:000$981
1899	11.914:107$323
1900	12.939:589$419
1901	17.396:831$199
1902	13.669:483$875
1903	10.530:552$202
1904	9.018:518$223
1905	9.722:849$262
1906	18.450:335$294
1907	14.534:422$699
1908	12.247:441$964
1909	14.640:003$565
1910	12.567:685$955
1911	15.223:923$884
1912	16.592:722$193
1913	16.222:081$384
1914	16.242:876$700
1915	16.360:953$959
1916	16.084:441$417
1917	16.193:807$227

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 8 e 9, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego foi em 1917 o seguinte:

Receita	33.310:074$088
Despesa.	16.135:216$787
Saldo	17.174:857$301
Relação da despesa para a receita	48,44 %

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1917 e 1916:

Especificação	1917	1916
Receita	33.310:074$088	31.556:914$573
Despesa	16.135:216$787	14.950:625$322
Saldo	17.174:857$301	16.606:289$251
Relação por cento da despesa para a receita	48,4	47,4

Dos saldos acima indicados cabem ao trecho de concessão federal as importancias de 4.293:714$325 em 1917 e 4.151:572$313 em 1916.

3.º — Receita

A receita geral foi de:

Em 1917	33.704.892$084
Em 1916	31.926:225$203
Differença para mais em 1917	1.778:666$881

Foram arrecadadas mais em 1917 as seguintes importancias, incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Estradas	558:997$738
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas por outras Estradas	295:283$680
Importancias das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não reclamados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia	25:974$460
Imposto de transito do Governo Federal	743:125$700
Imposto de transito do Governo Estadual	892:662$400
Total geral	2.516:043$978

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a . . . . . 13.313:939$320, que assim se discrimina:

Trafego de passageiros	6.384:767$900	
Trafego de mercadorias	6.929:171$420	13.313:939$320

Em 31 de dezembro de 1917 não existia saldo em dinheiro nas estações e os fretes a pagar representavam a importancia de 176:573$600, sendo 119$800 do trafego de passageiros e 176:453$800 do trafego de mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro:

NATUREZA	1917	1916	Differença em 1917	
			para mais	para menos
Trafego	33.310:074$088	31.556:914$573	1.753:159$515	—
Escriptorio Central	394:817$996	369:310$630	25:507$366	—
Total geral	33.704:892$084	31.926:225$203	1.778:666$881	—

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, entre Jundiahy e Campinas, e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte, a começar daquella data:

Annos	Receita
1872	311:148$940
1873	650:463$069
1874	758.169$207
1875	889:414$782
1876	1.126:189$760
1877	1.541:836$645
1878	2.195:525$850
1879	2.297:935$790
1880	2.085:239$370
1881	2.514:466$920
1882	2.880:373$995
1883	2.739:948$200
1884	2.586:301$750
1885	2.812:352$950
1886	2.977:410$540
1887	2.922:222$683
1888	3.577:121$476
1889	4.487:396$469
1890	5 082:383$149
1891	6.499:157$909
1892	9.227:635$114
1893	10.230:964$064
1894	13.930:608$544
1895	17.383:811$641
1896	19.693:127$477
1897	22.223:833$853
1898	20.541:985$830
1899	21.224:577$150
1900	22.071:945$269
1901	27.293:917$132
1902	24.972:799$117
1903	20.101:754$102
1904	18.259:883$130
1905	18.421:280$525
1906	27.110:074$320
1907	24.861:763$568
1908	22.664:421$802
1909	27.111:851$729
1910	23 072:010$089
1911	27.135:300$222
1912	30.957:439$941
1913	34.045:510$848
1914	26.193:812$863
1915	30.502:984$262
1916	31.926:225$203
1917	33.704:892$084

Consta do quadro a seguir a renda discriminada do trafego de todas as linhas da Companhia nos annos de 1917 e 1916:

VERBAS	1917		1916		Differenças em 1917	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes (numero)	2.019.296 1/2	4.833:605$560	1.997.294 1/2	4.532:421$780	+ 22.002	+ 301:183$780
Valores, bagagens e encommendas da tabella 9 (tons.)	27.813	1.326:153$650	26.344	1.187:748$250	+ 1.469	+ 138:405$400
Animaes das tabellas 10 e 11, em trens de passageiros	18.292	103:050$930	17.225	81:407$760	+ 1.067	+ 21:643$170
Mercadorias { Café (tons.)	534.801	13.754:793$790	519.032	13.348:840$030	+ 15.769	+ 405:953$760
Mercadorias { Diversas	944.706	10.850:250$240	885.383	10.715:712$470	+ 59.323	+ 134:537$770
Animaes das tabellas 10 e 11, em trens de cargas	305.660	1.589:262$780	201.433	1.021:415$500	+ 104.227	+ 567:847$280
Telegrammas	478.253	385:180$090	445.961	351:976$873	+ 32.292	+ 33:203$217
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transito	—	65:431$518	—	46:024$360	—	+ 19:407$158
Trens especiaes	39	13:059$900	35	18:086$340	+ 4	— 5:026$440
Armazenagens	—	36:132$000	—	32:130$400		+ 4:001$600
Aluguel de { Estações, armazens, casas, commodos para restaurantes, taxas sobre bandejas, carros, vagões, encerados, carros-restaurantes, plataformas, terrenos, etc.	—	302:075$210	—	180:998$210	—	+ 121:077$000
Diversas outras rendas	—	51:078$420	—	40:152$600	—	+ 10:925$820
Total	—	33.310:074$088	—	31.556:914$573	—	+ 1.753:159$515

Consta do quadro seguinte a receita média do trafego, nos dois ultimos annos, por trem e vehiculo-kilometro:

Unidades	1917	1916
Trem-kilometro	5$528	5$701
Vehiculo-kilometro	$301	$357

A receita em 1917, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim discriminada :

Trafego proprio da Paulista	4.510:811$200
Trafego extranho	17.024:758$720
Somma . . .	21.535:569$920
Trafego em transito :	
Mogyana (via Campinas)	3.447:568$150
,, (,, Baldeação)	52:054$520
,, (,, Guatapará	65:039$310
,, (,, Pontal, ...	7:845$020
Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força .	51:278$980
Funilense	64:783$050
Itatibense	36:141$730
São Paulo Northern (via Araraquara)	3:008:935$580
,, ,, ,, (,, Ribeirão Bonito)	618$440
Dourado (via Ribeirão Bonito)	2.086:166$130
,, (,, Araraquara)	1.564$380
São Paulo-Goyaz (via Bebedouro)	863:709$190
,, ,, ,, (,, Passagem)	337:430$490
Melhoramentos de Monte Alto	302:652$030
Noroeste do Brasil	1.008:858$930
São Paulo-Minas (via Campinas)	55:904$190
,, ,, ,, (,, Baldeação)	10$420
,, ,, ,, (,, Guatapará)	193$710
,, ,, ,, (,, Pontal)	36$030
Sorocabana (via Itaicy)	14:192$710
,, (,, Agudos)	14$450
Total do transito . . .	11.404:997$440
Total geral	32.940:567$360

Todo o trafego das linhas que não pertencem à Companhia, em transito por ella, apenas concorreu em 1917 com 11.404:997$440, ou 33,84 % da receita total no valor de 33.704:892$084.

Da importancia de 11.404:997$440 e da relação de 33,84 % acima referidas, cabem à Companhia Mogyana 3.572:507$000 e 10,59 %.

As differentes verbas da receita do trafego, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento, nos dois ultimos annos:

VERBAS		1917	1916
Viajantes		14,5	14,4
Bagagens, encommendas, etc.		4,0	3,8
Animaes das tabellas 10 e 11		5,1	3,5
Mercadorias	Café	41,3	42,3
	Diversas	32,6	34,0
Telegrammas		1,1	1,1
Outras verbas		1,4	0,9
Total		100,0	100,0

Consta do quadro seguinte a receita média e por unidade de percurso dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos:

DESIGNAÇÃO		Embarcados		Referidos a 1 km.	
		1917	1916	1917	1916
Passageiros		2$394	2$269	$040	$040
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		47$681	45$086	$499	$416
Animaes das tabellas 10 e 11		5$224	5$043	$021	$020
Mercadorias	Café	25$719	25$719	$158	$158
	Diversas	11$485	12$103	$070	$079

§ 1.º — Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio, extranho e em transito, relativamente aos dois ultimos annos, é dada no quadro seguinte:

Natureza do trafego	1917				1916			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	314.019	1.100:714$350	1.229.746	1.645:967$310	315.041	1.015:415$730	1.227.241	1.561:411$580
Extranho – Despachado	70.641	904:897$000	118.632	707:958$360	67.906	850:905$580	111.240,5	665:220$440
Extranho – Recebido	63.052		96.817		61.552		91.016	
Em transito	54.707	255:942$210	71.682,5	218:126$330	53.010,5	237:648$570	70.287,5	201:819$880
Total	502.419	2.261:553$560	1.516.877,5	2.572:052$000	497.509,5	2.103:969$880	1.499.785	2.428:451$900

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foram:

ANNOS	1.ª Classe		2.ª Classe		EM GERAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1908	242.874	1.013:051$340	841.207,5	1.414:283$320	1.084.081	2.427:334$660
1909	242.136	1.060:728$200	885.732	1.476:900$870	1.127.868	2.537:629$070
1910	272.992,5	1.264:791$180	972.759,5	1.631:661$440	1.245.752	2.896:452$620
1911	363.970,5	1.732:435$030	1.158.562,5	2.052:632$840	1.522.533	3.785:067$870
1912	492.950,5	2.325:418$350	1.564.367,5	2.746:202$530	2.057.318	5.071:620$880
1913	555.554,5	2.537:454$140	1.857.211,5	3.318:334$050	2.412.772	5.855:788$190
1914	473.381,5	2.042:837$650	1.547.852,5	2.714:807$270	2.021.234	4.757:644$920
1915	447.145	1.873:390$580	1.428.337	2.273:624$180	1.875.482	4.147:014$760
1916	497.509,5	2.103:969$880	1.499.785	2.428:451$900	1.997.294,5	4.532:421$780
1917	502.419	2.261:553$560	1.516.877,5	2.572:052$000	2.019.296,5	4.833:605$560

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica, em 1882.

Durante o anno de 1917 o movimento deste transporte foi de 19.412 immigrantes, cujas passagens uma vez cobradas representariam a importancia de 109:784$450.

Desde Novembro de 1882 até 31 de Dezembro de 1917 transportou a Companhia Paulista 700.765 immigrantes, que si tivessem pago as respectivas passagens produziriam a importancia de 3.445:332$170.

§ 2.º — Animaes das tabellas 10 e 11 — Valores, bagagens, encommendas, e animaes da tabella 9

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

Natureza do trafego	1917				1916			
	TABELLA 10		TABELLA 11		TABELLA 10		TABELLA 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	4.926	6:424$900	2.772	27:778$400	5.087	6:067$910	2.416	21:612$740
Extranho — Despachado	2.369	8:121$060	2.945	46:638$570	2.340	8:268$020	2.415	35:784$280
Extranho — Recebido	1.044		1.617		1.394		1.409	
Em transito	1.254	2:084$770	1.365	12:003$230	1.117	1:946$510	1.047	7:728$300
TOTAL	9.593	16:630$730	8.699	86:420$200	9.938	16:282$440	7.287	65:125$320

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

Natureza do trafego	1917				1916			
	TABELLA 10		TABELLA 11		TABELLA 10		TABELLA 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	8.993	11:408$600	8.238	63:250$700	11.473	15:251$600	3.507	26:522$200
Extranho — Despachado	5.285	24:318$010	189.755	1.359:375$740	11.053	40:307$160	123.068	864:770$500
Extranho — Recebido	12.998		3 030		12.179		2.575	
Em transito	10.817	14:839$150	66.544	116:070$580	14.894	30:209$840	22.684	44:354$200
TOTAL	38.093	50:565$760	267.567	1.538:697$020	49.599	85:768$600	151.834	935:646$900

Valores, bagagens, encommendas, e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	1917 Kilos	1917 Receita	1916 Kilos	1916 Receita
Proprio	9.037.040	298:548$700	8.913.631	284:404$500
Extranho — Despachado	5.652.141	649:362$450	5.372 587	586:779$860
Extranho — Recebido	4.025.203		3.785.737	
Em transito	9.098.685	378:242$500	8.371 548	316:563$890
Total	27.813.069	1.326:153$650	26.443.506	1.187:748$250

§ 3.º — Mercadorias

Natureza do trafego	1917 Café KILOS	1917 Café RECEITA	1917 Diversos KILOS	1917 Diversos RECEITA	1916 Café KILOS	1916 Café RECEITA	1916 Diversos KILOS	1916 Diversos RECEITA
Proprio	10.879.890	90:875$900	217.863.212	953:354$600	12.272.729	116:174$600	206.826.012	847:271$180
Extranho — Despachado	207.685.969	7.737:596$110	173.884.887	5.449:502$130	204.669.017	7.598.376$410	145.339.012	5.811:755$960
Extranho — Recebido	849.596		177.709.137		840.814		193.392.060	
Em transito	315.385.065	5.926:321$780	375.248.863	4.447:393$510	301 249.359	5.634:289$020	339.826.392	4.056:685$330
Total	534.800.520	13.754:793$790	944.706.099	10.850:250$240	519.031.919	13.348:840$030	885.383.476	10 715:712$170

Constam do quadro seguinte as quantidades de animaes, bagagens, etc., e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas, no ultimo decennio:

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Bagagens, etc.		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
1908	36.072	96:929$210	12.558	557:859$080	959.742	18.879:114$860
1909	47.534	188:302$870	13.845	600:231$470	1.121.266	22.742:071$480
1910	48.430	191:158$810	14.596	682:620$840	1.050.493	18.252:234$600
1911	77.733	416:741$680	17.578	887:741$470	1.196.722	21.197:280$180
1912	110.736	613:629$900	23.755	1.191:840$400	1.415.139	22.798:733$750
1913	97.228	476:846$490	27.623	1.362:973$860	1.541.263	25.391:470$164
1914	71.075	256:514$410	24.131	1.050:103$250	1.267.277	19.181:891$465
1915	106.559	464:968$960	22.744	1.023:269$920	1.357.387	24.000:632$961
1916	218.658	1 102:823$260	26.444	1.187:748$250	1.404.415	24.064:552$500
1917	323.952	1.692:313$710	27.813	1.326:153$650	1.479.507	24.605:044$030

No fim deste relatorio encontra-se um quadro com o "Movimento Geral de Estatistica do Anno de 1917", no qual são discriminadas as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados no trafego proprio e extranho, bem como no trafego em transito, constando do referido quadro a distribuição pelas diversas tabellas das tarifas.

Espraiado	—	[illegible]	[illegible]
Torrinha	600	3.317.431	129:517$130
Ventania	—	1.614.249	61:035$140
Melhoramentos de Monte Alto	—	27.997	
Noroeste do Brasil	—	48.091	
Mogyana (via Pontal-Passagem-Bebedouro)	—	5.906	
S. Paulo-Minas (via Baldeação)	—	42	—
Sorocabana (via Agudos)	—	66	—
Somma	—	849.596	—

De outras linhas para outras linhas ou extranho em transito

Sorocabana (via Itaicy)	—	120	5$620
Mogyana (via Campinas)	—	213.146.068	2.116:311$340
„ („ Baldeação	—	400	18$390
„ („ Guatapará)	—	27.785	771$520
„ („ Pontal)	—	5 945	20$920
Cia. Campineira de Tracção, Força e Luz	—	3.989.251	39:841$500
Funilense	—	1.461.617	14:569$270
Itatibense	—	3 677.177	9:239$110
S. Paulo-Minas (via Campinas)	—	5 004.792	49:983$410
São Paulo Northern Railroad Co.	—	35.992.776	1.448:116$480
Dourado	—	34.746.413	1.365:404$910
São Paulo-Goyaz (via Bebedouro)	—	6.051.732	315:470$630
„ „ „ („ Passagem)	—	1.640.811	79:637$240
Melhoramentos de Monte Alto	—	4.118.717	201:303$210
Noroeste do Brasil	—	5.521.461	285:628$230
Somma	—	315.385.065	5.926:321$780
Total geral	849.596	534.800.520	13.754:793$790

3.º — Despesa

A despesa geral da Companhia foi de:

Em 1917 . . . . 17.511:084$857
Em 1916 . . . . 15.841:783$786

Differença para mais em 1917 . . 1.669:301$071

Comparação da despesa nos dois ultimos annos

Natureza	1917	1916	Differenças em 1917	
			para mais	para menos
Todas as linhas	16.135:216$787	14.950:625$322	1.184:591$465	
Escriptorio Central	1.375:868$070	891:158$464	484:709$606	—
TOTAL GERAL	17.511:084$857	15.841:783$786	1.669:301$071	—

A despesa geral da Companhia, anno por anno, desde 1872, consta do quadro seguinte:

Annos	Despesas
1872	186:262$224
1873	259:823$154
1874	283:510$724
1875	365:360$766
1876	484:649$218
1877	567:156$781
1878	687:074$060
1879	747:796$839
1880	771:861$267
1881	877:816$909
1882	918:392$621
1883	1.119:230$851
1884	1.267:930$192
1885	1.155:201$514
1886	1.266:121$925
1887	1.256:820$448
1888	1.361:457$781
1889	1.746:114$388
1890	1.597:997$615
1891	2.510:912$371
1892	4.920:252$529
1893	6.180:472$486
1894	5.601:166$385
1895	6.822:049$974
1896	9.193:917$367
1897	9.894:766$943
1898	10.070:984$850
1899	9.310:469$827
1900	9.132:355$850
1901	9.897:085$933
1902	11.303:315$242
1903	9.571:201$900
1904	9.241:364$907
1905	8.698:431$263
1906	8.659:739$026
1907	10.327:340$869
1908	10.416:979$838
1909	12.471:484$164
1910	10.504:324$134
1911	11.911:376$338
1912	14.364:717$748
1913	17.823:429$464
1914	13.950:936$163
1915	14.142:030$303
1916	15.841:783$786
1917	17.511:084$857

As despesas de custeio em 1917 são assim distribuidas em Pessoal, Material e Contas, pelos diversos departamentos da Administração:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	679:202$710	22:539$890	—	701:742$600
Trafego	3.265:319$953	307:992$442	168:941$594	3.742:253$989
Telegrapho	618:255$350	86:471$878	5:295$300	710:022$528
Locomoção	3.369:569$500	4.959:049$876	83:547$420	8.412:166$796
Linha e Edificios	1.539:122$279	612:229$523	51:998$160	2.203:349$962
Aluguel de carros, vagões e encerados, baldeações, etc.	—	—	42:990$430	42:990$430
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	104:873$960	104:873$960
Taxas de exgotos e consumo d'agua	—	—	25:722$150	25:722$150
Despesas diversas	—	—	192:094$372	192:094$372
Total	9.471:469$792	5.988:283$609	675:463$386	16.135:216$787

As despesas de Pessoal e Material, discriminadas pelas diversas repartições e referentes ao ultimo quinquennio constam do quadro seguinte:

ANNOS	Inspectoria Geral Contadoria-Almoxarifado		Trafego e Telegrapho		Locomoção		Linha e Edificios		TOTAES	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1913	657:514$560	19:912$540	3.677:233$420	382:574$285	2.715:717$910	4.961:793$204	1.921:593$000	1.276:929$325	8.972:058$990	6.641:209$354
1914	635:426$680	12:847$130	3.293:561$740	279:048$220	2.785:369$810	3.419:309$410	1.441.288$575	555:812$947	8 155:646$805	4.267:017$707
1915	596:826$120	24:173$960	3.315:540$630	252:575$180	2.798:960$840	3.487:319$430	1.593:079$350	511:337$494	8.304:406$940	4.275:406$064
1916	635:895$250	35:959$446	3.520:937$310	397:972$405	2.952:897$720	4.329:092$499	1.728:837$080	657:254$516	8.838:567$360	5.420:278$866
1917	679:202$710	22:539$890	3.883:575$303	394:464$320	3.369:569$500	4 959:049$876	1.539:122$279	612:229$523	9.471:469$792	5.988:283$609

O quadro seguinte mostra a receita, a despesa, o saldo e o coefficiente do trafego (relação por cento da despesa para a receita) das linhas da Companhia Paulista, desde o anno de 1872, quando foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha :

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Coefficiente
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:370$221	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	36
1889	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	36
1890	5.034:721$605	1.493:316$628	3.541:404$977	30
1891	6.426:353$460	2.378:078$119	4.048:275$341	37
1892	9.147:890$759	4.705:823$431	4.442:067$328	51
1893	10.145:058$200	5.788:100$683	4.356:957$517	57
1894	13.910:095$020	5.409:489$896	8.500:605$124	39
1895	17.220:546$930	6.560:033$974	10.660:512$956	38
1896	19.615:025$659	8.785:444$953	10.829:580$706	45
1897	22.075:138$670	9.488:556$074	12.586:582$596	43
1898	20.373:771$010	9.924:069$530	10.449:701$480	49
1899	21.165:370$403	9.152:592$341	12.012:778$062	43
1900	22.014:918$890	8.934:499$702	13.080:419$188	41
1901	27.245:642$940	9.702:459$103	17.543:183$837	36
1902	24.890:868$030	11.119:618$569	13.771:249$461	45
1903	20.058:932$130	9.364:048$091	10.694:884$039	47
1904	18.228:291$850	9.081:071$378	9.147:220$472	50
1905	18.403:535$617	8.530:448$473	9.873:087$144	46
1906	27.073:486$090	8.411:590$355	18.661:895$735	31
1907	24.540:944$463	9.792:001$410	14.748:943$053	40
1908	22.365:419$710	9.968:476$053	12.396:943$657	45
1909	26.496:794$118	11.686:958$596	14.809:835$522	44
1910	22.490:990$129	10.125:188$768	12.365:801$361	45
1911	26.827:173$502	11.341:378$183	15.485:795$319	42
1912	30.563:447$291	13.662:534$097	16.899:913$194	45
1913	33.789:009$598	16.408:356$078	17.380:653$520	49
1914	25.799:900$533	12.992:055$593	12.807:844$940	50
1915	30.198:983$812	13.133:163$928	17.065:819$884	44
1916	31.556:914$573	14.950:625$322	16.606:289$251	47
1917	33.310:074$088	16.135:216$787	17.174:857$301	48

O quadro seguinte mostra a discriminação da despesa geral, em 1917 e 1916, por diversas unidades:

UNIDADES	1917	1916
Trem-kilometro	2$906	2$865
Vehiculo-kilometro	$174	$179
Tonelada-kilometro de peso util	$056	$055

As despesas totaes em 1917 da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado se distribuem do modo seguinte pelas tres repartições:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral	122:787$150	1:398$660	124:185$810
Contadoria	399.115$830	14:597$260	413:713$090
Almoxarifado.	157:299$730	6:543$970	163:843$700
Total	679:202$710	22:539$890	701:742$600

Durante o anno de 1917 foram impressos na Contadoria, para fornecimento ás estações, 1.836.450 bilhetes de passageiros.

A concentração de todo o serviço da escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição dos erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do sr. Inspector da Contadoria Central de Estradas de Ferro do anno de 1917:

"Numero de despachos e enganos verificados

"Vêm discriminados no quadro annexo n. 5 a quantidade de despachos e dos erros commettidos referentes aos expedidos, bem assim a porcentagem que coube a cada Estrada, verificando-se egualmente que o numero de despachos foi de 2.639.116 contra 2.482.830 do anno de 1916.

"Os enganos commettidos pelas diversas estradas foram em numero de 2.359 ou mais 524 que no anno de 1916.

"O respectivo quadro é o seguinte:

Companhias	Numero total de despachos	Erros em despachos expedidos	
		Numero	Porcentagem
S. Paulo Railway	1.332.919	595	0,044
» » » Secção Bragantina.	49.130	42	0,085
» » » Ramal de Piracaia.	17.780	2	0,011
Paulista de Estradas de Ferro . .	461.629	83	0,017
Mogyana de E. de Ferro e Ramaes.	299.884	112	0,038
Sorocabana Railway	94.256	52	0,054
S. Paulo Northern Railroad . . .	88.160	18	0,019
Estrada de Ferro do Dourado . .	42.819	116	0,270
Ferroviaria S. Paulo-Goyaz . . .	32.548	9	0,027
Campineira de Tracção, Luz e Força.	5.862	2	0,034
Estrada de Ferro Itatibense . . .	20.608	28	0,135
Estrada de Ferro Funilense . .	10.752	5	0,046
E. de Ferro São Paulo-Minas . .	4.001	7	0,174
Melhoramentos de Monte Alto . .	5.846	11	0,188
E. de Ferro Noroeste do Brasil. .	16.606	114	0,686
Total . . .	2.482.830	1.196	— »

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1917 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Estatistica, Conta-

doria e Almoxarifado foi de 194 empregados, assim discriminados:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Continuo	1	2

Repartição da Estatistica

Chefe	1	
Chefe de Secção	1	
Ajudante do Chefe de Secção	1	
Escripturarios	9	
Praticantes	2	14

Contadoria

Contador	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar do Contador	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Auxiliar do Caixa	1	
Pagador	1	
Ajudante do Pagador	1	
Auxiliares do Pagador	2	
Chefes de Secção	5	
Ajudantes dos Chefes de Secção	5	
Escripturarios	69	
Praticantes	17	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Ajudante do Agente	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	8	
Apontadores de carros, vagões e encerados	5	
Typographos	5	
Continuo	5	131

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Chefe do Deposito	1	
Escripturarios	17	
Feitor	1	
Praticantes de Escripturario	5	
Conferentes	1	
Armazenistas	7	
Trabalhadores	14	47
		194

III

Trafego

O Dr. Gabriel Penteado, illustre collega, que tão brilhantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatorio, que a seguir transcrevo em sua integra.

Illm. Snr.

Dr. Francisco de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio dos serviços do Trafego, de 1917.

Subscrevo-me,

com estima e consideração
de V. S. Att. Vdr.

G. Penteado,
Chefe do Trafego.

Trafego

Nos relatorios anteriores, menos no de 1916, ao gado das tabellas 10 e 11 é attribuido o peso de 100 kilos por cabeça e isso pela justa razão do relativo pequeno numero de cabeças transportadas, as quaes na maioria pertenciam á tabella 10, que é para animaes de peso reduzido.

A contar de 1913, porém, os animaes da tabella 11 é que em maior quantidade são apresentados a despacho — em 1917 representam 88 % do gado transportado — o que nos fez elevar aquelle peso a 500 kilos, mas sómente quando a estatistica da Contadoria fornece separadamente o numero de cabeças de gado transportado; não o fornecendo o peso de 100 kilos adoptado por aquella Repartição é o que figura neste relatorio.

Considerações geraes. — A curva do diagramma n. 5, relativo á exportação entregue á São Paulo Railway, na qual o gado é taxado a 100 kilos por cabeça, depois da depressão marcada em 1914, depressão sensivel, mas explicada, continuou ascendente, marcando o anno de 1917 o seu ponto mais elevado, com

837.844

toneladas, o que representa um augmento de 15 % sobre a exportação de 1916.

A' parte o café — mercadoria principal de exportação, mas cujo volume é inferior ao total dos outros transportes destinados para além de Jundiahy, ao contrario do que é geralmente observado nas estradas de ferro de São Paulo — os cereaes e o gado é que deram maior contribuição para o resultado que citamos acima.

Os percursos das mercadorias de exportação em 1917 foram tambem maiores, devido á contribuição das estradas tributarias das linhas de $1^{m},00$ da Paulista, cujo trafego de exportação se avoluma rapidamente; é o que demonstram os dados do quadro seguinte:

Mercadorias entregues pela Paulista á São Paulo Railway

Contribuição das diversas linhas

Especificação	Tonelagem de exportação 1913	Differenças sobre 1913 1914	1915	1916	1917
Linhas da Paulista	313.904	— 25%	— 5%	— 3%	+ 5%
Linhas convergentes á bitola larga da Paulista	368.594	— 35%	— 13%	— 28%	— 19%
Linhas convergentes á bitola de 1m,00 da Paulista	129.966	— 21%	+ 10%	+ 37%	+ 60%

NOTA — Nos numeros acima e dado o peso de 100 kilos por cabeça de gado.

Sobre os transportes de importação, continuam a diminuir, porque escasseiam cada vez mais as mercadorias, que o interior reclama, e as que existem são offerecidas por preços que forçam a restricção no consumo. No ultimo quinquennio, 1917 marcou o ponto mais baixo da curva do diagramma n. 6, com

272.855

toneladas, que representam uma diminuição de 13 % sobre a importação de 1916. E' de esperar depressão talvez mais accentuada nesses transportes, desde que subsistam as causas que vêm determinando a quasi paralysação das industrias extrangeiras.

No movimento geral de mercadorias, os transportes maiores, que a Paulista tem tido, foram os do anno passado, mas pela contribuição do gado das tabellas 10 e 11; é o que mostra o seguinte quadro relativo ao ultimo quinquennio:

ANNOS	Tonelagem do movimento geral de mercadorias, excluido o gado	Cabeças de gado das tabellas 10 e 11
1917	1.479.506	305.660
1916	1.404.415	201.433
1915	1.357.545	88.644
1914	1.267.464	53.877
1913	1.541.602	77.430

Horarios de trens e nocturnos das linhas de 1m.00. — Durante o anno de 1917 só foram feitas alterações de pouca monta nos horarios de trens inaugurados a 1 de Junho de 1916, alterações essas aconselhadas pelo interesse publico.

Nos trens nocturnos das linhas de 1 m.00 de bitola, o movimento de passageiros em 1917 é discriminado no seguinte quadro:

PERCURSOS	PASSAGEIROS	
	Sem leito	Com leito
Entre São Carlos e Barretos	14.550	1.237
Entre Barretos e Rio Claro	24.385	1.241
Entre Ityrapina e Baurú	2.726	1.018
Entre Baurú e Rio Claro.	3.844	1.117
Entre Ityrapina e Jahú	307	128
Entre Jahú e Rio Claro	433	246

Nos primeiros seis mezes depois da inauguração dos nocturnos — 1 de Junho a 31 de Dezembro de 1916, aquelle movimento tinha sido o seguinte:

PERCURSOS	PASSAGEIROS	
	Sem leito	Com leito
Entre São Carlos e Barretos	4.753	504
Entre Barretos e Rio Claro	8.126	611
Entre Ityrapina e Baurú	1.310	428
Entre Baurú e Rio Claro	1.912	596
Entre Ityrapina e Jahú	238	87
Entre Jahú e Rio Claro	272	136

Estações. — Em 1 de Abril de 1917 foi aberto ao trafego o posto telegraphico de Jacuba e em 1 de Novembro foi fechado o posto telegraphico de Granito. Foram tambem inauguradas as seguintes estações no anno passado:

Ubá, no kilometro 168,543 do tronco da linha de 1m,60, em 20 de Janeiro (posto telegraphico);

Ibó, no kilometro 9,438 do ramal de Santa Rita, em 1 de Março;

Santa Barbara, no kilometro 91,088 a contar de Jundiahy, no ramal de Santa Barbara, em 14 de Julho.

Contractos de trafego mutuo. — Em 1917 não foi alterado nenhum dos contractos, que regulam as relações de trafego com as estradas tributarias da Paulista.

O contracto com a Estrada de Ferro Jaboticabal foi ampliado para utilização de vagões da Paulista por aquella Estrada.

Permuta de material rodante com a São Paulo Railway. — Apesar de augmentada a extensão das linhas de 1 m,60 de bitola, da Paulista, com o seu prolongamento a São Carlos e Santa Barbara, o anno de 1917 foi o mais favoravel na permuta de vagões com aquella Estrada, como demonstram os seguintes quadros:

Vagões transitando em linha extranha

ANNOS	S. P. R. na C. P.			C. P. na S. P. R.		
	Carregados	Vazios	Total	Carregados	Vazios	Total
1917	33.854	28.379	62.233	76.551	695	77.246
1916	37.807	22.344	60.151	62.691	62	62.753
1915	41.555	16.997	58.552	52.269	870	53.139
1914	47.012	8.724	55.736	43.791	4.958	48.749
1913	67.669	9.514	77.183	43.796	7.371	51.167

Contas de permuta de vagões

ANNOS	Da utilização de vagões S. P. R.	Da utilização de vagões C. P.	SALDOS	
			a/f. S. P. R.	a/f. C. P.
1917	553:288$240	586:455$530	—	33:167$290
1916	555:174$140	492:180$130	62:994$010	—
1915	459:058$090	414:961$460	44:096$630	—
1914	413:794$050	433:169$330	—	19:375$280
1913	596:129$860	548:214$580	47:915$280	—

Na permuta de carros de passageiros, em numero bastante mais limitado, o equilibrio de contas é mais approximado, como indica o seguinte quadro:

Contas de permuta de carros

ANNOS	Da utilização de carros S. P. R.	Da utilização de carros C. P.
1917	115:915$400	115:213$300
1916	114:308$570	112:825$510
1915	108:060$310	105:890$870
1914	105:262$490	107:705$280
1913	120:658$220	119:532$080

Damos a seguir detalhada exposição dos serviços do Trafego em 1917:

I

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Movimento de passageiros. — Contando dois meios bilhetes por um e não incluindo as cadernetas kilometricas, viajaram nas linhas da Paulista, em 1917,

2.018.511,5

passageiros, discriminados no seguinte quadro, por classes e percursos:

Movimento geral de passageiros em 1917, não incluindo as cadernetas kilometricas

Percursos	PASSAGEIROS COM BILHETES			
	Singelos		Ida e volta	
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe
Trafego proprio	98.338	589.797	214.896	639.949
„ extranho { Emittidos .	28.582	69.304	42.059	49.328
„ extranho { Recebidos .	29.152	81.015	33.927	15.802
„ em transito . . .	38.079	58.387,5	16.628	13.295
Total. . .	194.124	798.503,5	307.510	718.374

A comparação do movimento de passageiros e da emissão de cadernetas kilometricas no ultimo quinquennio é feita nos seguintes quadros:

Movimento de passageiros

Annos	BILHETES				
	1.ª classe NUMERO	2.ª classe NUMERO	Relação entre a 1.ª e 2.ª classe	Total	Differenças referidas a 1917
1917	501.634,0	1.516.877,5	33,1 %	2.018.511,5	—
1916	496.829,5	1.499.785,0	33,1 %	1.996.614,5	— 1,08 %
1915	446.552,0	1.428.337,0	31,3 %	1.874.889,0	— 7,1 %
1914	472.807,5	1.547.852,5	30,5 %	2.020.660,0	+ 0,1 %
1913	554.799,5	1.857.217,5	29,9 %	2.412.017,0	+ 19,3 %

Cadernetas kilometricas emittidas

Annos	Cadernetas	Percursos
1917	785	4.005.000
1916	680	3.651.000
1915	593	3.159.000
1914	574	3.165.000
1913	755	3.471.000

Despachos por trens de passageiros. — Os transportes de animaes, bagagens e encommendas nos trens de passageiros, em 1917, são discriminados no seguinte quadro:

Percursos	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Animaes das Tabella 10	Animaes das Tabella 11
No trafego proprio	9.037.040 kgrs.	4.926	2.772
„ „ extranho { Despachado	5.652.141 „	2.369	2.945
„ „ extranho { Recebido . .	4.025.203 „	1.044	1.617
„ „ em transito . . .	9.098.685 „	1.254	1.365
Total . . .	27.813.069 „	9.593	8.699

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Animaes das Tabella 10	Animaes das Tabella 11
1917	27.813 ton.	9.593	8.699
1916	26.444 „	9.938	7.287
1915	22.744 „	11.267	6.638
1914	24.131 „	10.514	6.684
1913	27.623 „	11.932	7.866

Percursos de passageiros e dos despachos diversos por trens de passageiros. — Os percursos de passageiros, incluindo as cadernetas kilometricas, foram os seguintes em 1917:

Percursos	Passageiros — kilometro			
	Bilhetes singelos		Bilhetes de ida e volta	
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe
Cadernetas kilometricas	4.005.000	—	—	—
Proprio	6.349.680	28.009.420	8.354.048	21.677.878
Extranho	8.299.446	16.868.381,5	9.439.488	6.968.732
Em transito	2.573.031,5	6.047.050	1.553.585	1.601.663
Somma	21.227.157,5	50.924.851,5	19.347.121	30.248.273

O seguinte quadro compara esses percursos no ultimo quinquennio:

Annos	PASSAGEIROS — KILOMETRO 1.ª Classe Numero	2.ª Classe Numero	Relação entre os percursos de 1.ª e 2.ª classe	TOTAL	Differenças referidas a 1917
1917	40.574.278,5	81.173.124,5	50,0 %	121.747.403,0	—
1916	39.372.410,5	75.316.098,5	52,3 %	114.688.509,0	= 5,8 %
1915	35.775.827,0	70.501.387,5	50,7 %	106.277.214,5	= 12,7 %
1914	36.009.756,0	81.505.391,5	44,2 %	117.515.147,5	= 3,5 %
1913	43.771.131,5	98.874.930,0	44,3 %	142.646.061,5	+ 17,2 %

Os percursos de outros transportes por trens de passageiros foram os seguintes em 1917:

Percursos	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Animaes-kilometro	
		Tabella 10	Tabella 11
Trafego proprio . .	498.230.538 ton. kil.	294.054	361.881
„ extranho .	1.271.406.745 „ „	377.282	620.244
Em transito . . .	888.265.380 „ „	97.337	162.660
. Total . .	2.657.902.663 „ „	768.673	1.144.785

O diagramma n. 1 mostra os percursos totaes de passageiros e outros transportes por trens de passageiros, desde 1906.

Os percursos médios de transportes por trens de passageiros foram os seguintes: 1 passageiro, 63 kilometros; 1 tonelada de bagagem, encommenda, etc., 81 kilometros; 1 animal das tabellas 10 e 11, 105 kilometros.

II

Movimento geral de mercadorias

O movimento geral de mercadorias de trafego retribuido, não incluindo os transportes de gado, foi de

1.479.506

toneladas em 1917; com o gado transportado, aquelle numero attingio

1.632.336

toneladas, que representam o maior trafego, que tem tido a Paulista.

Esse resultado diverge do fornecido pela Contadoria, que dá o peso de 100 kilos por cabeça de gado, e que nós elevamos a 500 kilos, que se nos afigura mais approximado da realidade.

A discriminação do movimento geral de mercadorias nos cinco ultimos annos é feita no seguinte quadro:

Discriminação de transporte	1917	1916	1915	1914	1913
Café exportado.	522.676	505.450	587.925	418.591	523.385
Outros productos de exportação	315.168	244.035	171.356	159.825	289.079
Importação	272.856	313.036	307.191	367.716	475.785
Trafego proprio, extranho e em transito, menos com a S. P. R.	368.806	341.894	291.073	321.332	253.353
Movimento geral de mercadorias	1.479.506	1.404.415	1.357.545	1.267.464	1.541.602
Cabeças de gado da tabella 10	38.093	49.599	30.655	18.243	25.554
» » » » » 11	267.567	151.834	57.989	35.634	51.876

A contribuição das estradas tributarias da Paulista no movimento geral de mercadorias do quadro acima foi o seguinte:

Toneladas de mercadorias recebidas nas estradas convergentes, nas estações de contacto

Estradas de procedencia	1917	1916	1915	1914	1913
Das estações da Mogyana	282.828	256.348	305.811	232.830	255.333
» » » Luz e Força	4.705	3.790	5.047	3.478	4.928
» » » Funilense	12.370	5.376	4.382	2.567	3.015
» » » Itatibense	5.323	5.832	5.899	3.956	5.812
» » » Araraquara	98.507	86.643	69.138	50.153	59.139
» » » Dourado	54.706	46.195	42.325	30.039	43.212
» » » São Paulo-Goyaz	23.761	27.420	16.970	15.735	20.438
» » » Secção de Pitangueiras	21.135	14.773	14.929	11.429	9.899
» » » M. de Monte Alto	5.119	4.903	4.713	1.207	—
» » » Noroeste	20.889	11.194	5.637	—	—
Total	529.343	462.474	474.851	351.394	401.776

Toneladas de mercadorias entregues ás estradas convergentes, nas estações de contacto

Estradas de destino	1917	1916	1915	1914	1913
Para as estações da Mogyana	121.261	135.538	138.648	139.228	182.944
» » » » Luz e Força	869	1.394	1.352	1.519	2.752
» » » » Funilense	1.166	1.092	906	1.420	2.158
» » » » Itatibense	3.560	3.625	3.046	3.692	4.377
» » » » Araraquara	23.687	21.670	18.142	17.111	26.316
» » » » Dourado	10.402	11.975	10.036	10.748	15.866
» » » São Paulo Goyaz	4.644	5.049	4.085	3.869	5.582
» » Secção Pitangueiras	3.641	3.289	2.514	2.327	4.021
» » » M. de Monte Alto	1.700	2.105	1.843	349	—
» » » Noroeste	10.571	6.427	2.905	—	—
Total	181.501	192.164	183.477	180.263	244.016

s

Natureza (	. 14 dras, lhas, nnos, etc. Ton.	T. 14 A Lenha, mudas, etc. Ton.	T. 14 B Forragens, etc. Ton.	TOTAL Ton.	GADO Cabeças T. 10	T. 11
Trafego prop	.991	55.733	1.512	228.743	8.993	8.238
„ extr	.725	17.209	8.661	560.130	18.283	192.785
Em transito	.778	9.441	3.899	690.634	10.817	66.544
Total .	.494	82.383	14.072	1.479.507	38.093	267.567
Total em	.133	59.854	19.954	1.404.415	49.599	151.834

Percursos das mercadorias. — Referido ao percurso, o movimento geral de mercadorias e gado, em 1917, foi de

346.054.630

toneladas-kilometro, nas quaes o gado entrou com o peso de 500 kilos por cabeça.

E' este o trafego mais intenso, que a Paulista tem tido, e com os seguintes excessos sobre os demais annos do ultimo quinquennio:

Mais 38.180.463 toneladas-kilometro do que em 1916
" 75.566.510 " " " " " 1915
" 96.212.279 " " " " " 1914
" 23.808.459 " " " " " 1913

A discriminação deste trafego, em 1917, é feita no seguinte quadro:

Percursos	Diversos	Café	Gado		
			Tabella 10	Tabella 11	Total
Proprio . .	14.451.086	492.510	1.243.138	2.635.873	3.879.011
Extranho .	79.829.079	51.909.710	2.667.785	66.266.872	68.934.657
Em transito.	60.601.791	34.594.699	1.637.486	4.182.583	5.820.069
Total .	154.881.956	86.996.919	5.548.409	73.085.328	78.633.737

Resumindo esses dados em um só total, no qual continuamos a considerar o gado a 500 kilos por cabeça, o diagramma n. 2 mostra a tonelagem-kilometro de mercadorias transportadas desde 1906.

Em 1917, os percursos médios dos transportes por trens de mercadorias foram os seguintes: 1 tonelada de café, 163 kilometros; 1 tonelada de outras mercadorias, 164 kilometros; 1 animal das tabellas 10 e 11, 257 kilometros.

Café. — Em 1917, o café transportado nas linhas da Companhia Paulista attingiu a 534.800.520 kilos, com as seguintes procedencias:

Estações	Recebido Kilos	Despachado Kilos	Saccas de 60 kilos
Jundiahy	38.578	11.584	193
Louveira	. . .	668.817	11.147
Rocinha	152	2.019.024	33.650
Vallinhos	5.567	3.769.713	62.829
Campinas	205.899	9.863.159	164.386
Boa Vista	. . .	205.509	3.425
Jacuba	. . .	3.010	50
Rebouças	3.213	904.979	15.083
Nova Odessa	291	343.600	5.727
Villa Americana	2.679	175.488	2.925
Santa Barbara	424	380.305	6.338
Tatú	31	506.623	8.444
Limeira	700	5.471.200	91.187
Cordeiro	. . .	1.418.033	23.634
Remanso	68	867.967	14.466
Araras	667	1.871.218	31.187
Loreto	. . .	469.538	7.826
Elihú Root	62	2.343.138	39.052
São Bento	. . .	1.887.195	31.453
Leme	192	2.877.335	47.956
Souza Queiroz	. . .	1.247.621	20.794
Pirassununga	1.265	3.047.457	50.791
Porto Ferreira	. . .	2.334.880	38.915
Descalvado	652	4.067.516	67.792
Emas	278	81.973	1.366
Baguassú	. . .	1.276.749	21.279
Santa Silveria	. . .	3.969.540	66 159
Palmeiras	2.434	2.672.441	44.541
Santa Veridiana	. . .	4.467.718	74.462
Baldeação	. . .	. . .	. . .
Santa Gertrudes	60	2.614.550	43.576
Rio Claro	4.933	1.012.889	16.882
Batovy	. . .	162.782	2.713
Itapé	. . .	191.249	3.187
Graúna	23.408	795.954	13.266
Itirapina	45.278	1.517.339	25.289
Conde do Pinhal	. . .	1.124.288	18.738
São Carlos	215.045	2.436.618	40.610
Morro Grande	. . .	1.361.397	22.690
Ferraz	20	42.916	715
Corumbatahy	. . .	738.167	12.303
Annapolis	110	1.883.822	31.397

Estações	Recebido Kilos	Despachado Kilos	Saccas de 60 kilos
Oliveiras	67.880	471.168	7.853
Visconde do Rio Claro	. . .	242.794	4.047
Ibaté	561	2.571.136	42.852
Fortaleza	15.526	1.488.607	24.810
Ouro	. . .	2.056.466	34.274
Araraquara	1.119	4.668.600	77.810
Americo Brasiliense	105	2.108.787	35.146
Santa Lucia	9.836	2.299.470	38.325
Rincão	716	1.065.478	17.758
Motuca	140	707.795	11.797
Hammond	. . .	2.370.922	39.515
Guariba	1.023	2.353.214	39.220
Corrego Rico	60	1.376.331	22.939
Jaboticabal	30.428	4.724.536	78.742
Graminha	376	1.698.687	28.311
Ibitirama	. . .	2.201.221	36.687
Tayuva	22.285	4.289.049	71.484
Andes	20.645	2.709.254	45.154
Bebedouro	3.593	3.899.239	64.987
Mandembo	555	483.197	8.053
Collina	7.269	985.454	16.424
Palmar	900	595.838	9.931
Barretos	57.929	173.480	2.891
Campo Alegre	. . .	1.521.667	25.361
Brotas	791	669.661	11.161
Espraiado	. . .	1.343.945	22.399
Torrinha	600	3.317.431	55.291
Ventania	. . .	1.614.249	26.904
Dous Corregos	273	5.087.552	84.793
Mineiros	. . .	1.405.101	23.418
Banharão	. . .	1.696.420	28.274
Jahú	4.046	17.762.414	296.040
Babylonia	30	1.566.330	26.106
Floresta	. . .	1.345.592	22.427
Canchim	135	539.255	8.988
Capão Preto	107	630.858	10.514
Agua Vermelha	41	2.511.847	41.864
Ararahy	. . .	467.730	7.796
Alfredo Ellis	30	596.598	9.943
Santa Eudoxia	776	1.335.574	22.260
Angico	. . .	180.125	3.002
Monjolinho	. . .	1.516.967	25.283
Jacaré	128	1.168.496	19.475
Santo Ignacio	120	309.367	5.156
Ribeirão Bonito	21	1.898.632	31.644

Estações	Recebido Kilos	Despachado Kilos	Saccas de 60 kilos
Saldanha Marinho	18	863.614	14.394
Capim Fino	814	1.092.804	18.213
Falcão Filho	509	1.490.955	24.849
Campos Salles	66	2.489.064	41.484
Iguatemy	676	1.172.446	19.541
Ayrosa Galvão	41.773	878.665	14.644
Pederneiras	513	3.485.547	58.092
Piatan	. . .	41.308	688
São Paulo dos Agudos	. . .	197.789	3.296
Taperão	. . .	3.298.715	54.979
Itaquá	. . .	1.212.209	20.203
Batalha	. . .	364.988	6.083
Piratininga	187	1.809.528	30.159
Guayanaz	. . .	79.488	1.325
Baurú	1.469	669.174	11.153
Guatapará	. . .	3.495.332	58.255
Guarany	900	4.208.862	70.148
Martinho Prado	140	5.876.257	97.938
Barrinha	. . .	1.636.128	27.269
Macuco	241	200	3
Passagem	. . .	729.235	12.154
Cascalho	364	609.401	10.157
Pontal	150	5.716.040	95.267
Ibó	209	435.881	7.265
Tombadouro	840	1.385.769	23.096
Santa Rita	213	2.639.334	43.989
Santa Olivia	. . .	791.693	13.195
Moema	447	1.271.676	21.194
São Miguel	. . .	248.842	4.147
Pantano	17	1.267.610	21.127
Aurora	. . .	1.975.470	32.925
TOTAL	849.596	218.565.859	3.642.764

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Bragantina	. . .	263	4
Sorocabana	. . .	3.852	64
Sorocabana-Itaicy	. . .	3.495	58
Mogyana-Campinas	. . .	7.185	120
Mogyana-Baldeação	. . .	8.196	137
Mogyana-Guatapará	. . .	8.432	141
Mogyana-Pontal	. . .	561	9
C. C. T., Luz e Força	. . .	214	4
A transportar	. . .	32.198	537

Estações	Recebido Kilos	Despachado Kilos	Saccas de 60 kilos
Transporte		32.198	537
Funilense		1.601	27
Itatibense		68.265	1.138
São Paulo Norte		281.748	4.696
Dourado		233.276	3.888
São Paulo-Goyaz-Bebedouro		147.706	2.462
São Paulo-Goyaz-Passagem		2.700	45
Melhoramentos de Monte Alto		27.997	467
Noroeste		48.091	801
Mogyana-Passagem-Pontal-Bebedouro		5.906	98
São Paulo-Minas-Baldeação		42	1
Sorocabana-Agudos		66	1
TOTAL		849.596	14.161

De outras linhas para outras linhas ou extranho em transito

Estações	Recebido Kilos	Despachado Kilos	Saccas de 60 kilos
Sorocabana-Itaicy		120	2
Mogyana-Campinas		213.146.068	3.552.435
Mogyana-Baldeação		400	7
Mogyana-Guatapará		27.785	463
Mogyana-Pontal		5.945	99
C. C. T., Luz e Força		3.989.251	66.488
Funilense		1.461.617	24.360
Itatibense		3.677.177	61.286
São Paulo-Minas-Campinas		5.004.792	83.413
São Paulo Norte		35.992.776	599.880
Dourado		34.746.413	579.107
São Paulo-Goyaz-Bebedouro		6.051.732	100.862
São Paulo-Goyaz-Passagem		1.640.811	27.347
Melhoramentos de Monte Alto		4.118.717	68.645
Noroeste		5.521.461	92.024
TOTAL		315.385.065	5.256.418
TOTAL GERAL	849.596	534.800.520	8.913.343

Comparados os transportes de café dos cinco ultimos annos, as differenças referidas a 1917 são as seguintes:

Mais	15.769	toneladas do que em	1916
Menos	66.706	,, ,, ,, ,,	1915
,,	2.628	,, ,, ,, ,,	1914
,,	2.166	,, ,, ,, ,,	1913

Do café transportado em 1917, foram entregues á São Paulo Railway 522.677 toneladas, que tiveram as seguintes procedencias:

Da Companhia Paulista	207.362
„ „ Mogyana	213.142
„ „ Itatibense	3.677
„ „ C. de T., Luz e Força	3.989
„ Estrada de Ferro São Paulo-Minas	5.005
„ „ „ „ Funilense	1.462
„ São Paulo Norte	35.981
„ Companhia Estrada de Ferro do Dourado	34.742
„ „ M. de Monte Alto	4.116
„ Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz	7.680
„ „ „ „ Noroeste do Brasil	5.521
Total	522.677

O café entregue á S. Paulo Railway nas cinco ultimas safras é discriminado, pelas estradas de procedencia, no seguinte quadro:

ESTRADAS DE PROCEDENCIA	1916-1917	1915-1916	1914-1915	1913-1914	1912-1913
Cia. Paulista	182.358	227.774	178.701	200.605	183.990
E. F. Itatibense	4.062	4.475	4.003	3.177	2.572
Mogyana e S. P.-Minas	195.449	250.596	234.895	257.382	226.747
C. C. de T., Luz e Força	3.905	4.186	4.448	4.463	3.651
E. F. Funilense	1.140	1.909	989	1.591	652
E. F. Dourado	27.785	42.703	20.215	36.316	23.263
São Paulo Norte	26.144	37.949	17.886	30.504	21.254
C. M de Monte Alto	2.804	4.667	1.833	—	—
E. F. São Paulo-Goyaz	8.948	7.416	2.753	6.507	3.998
E. F. N. do Brasil	4.573	2.678	38	—	—
Total	457.168	584.353	465.761	540.545	466.127

O diagramma n. 3 mostra as entradas de café em Santos, a exportação dessa mercadoria pela Paulista e as contribuições das estradas tributarias, desde a safra 1905-1906.

Cereaes. — Os cereaes procedentes da Mogyana e suas linhas tributarias, e que passaram pelas estações baldeadoras das linhas de 1m,00 da Paulista attingiram em 1917 a

2.723.018

saccas, assim especificadas:

Feijão	1.072.247	saccas
Arroz.	1.030.235	„
Milho	620.536	„

Discriminando esses cereaes pela Mogyana e baldeações de São Carlos, Itirapina e Rio Claro, temos o seguinte quadro relativo ao ultimo quinquennio:

Annos	Cereaes da Mogyana e suas tributarias	Cereaes baldeados das linhas de 1m,00 da Paulista e suas estradas tributarias	Total
1917 . . .	669.444	2.053.574	2.723.018
1916 . . .	532.927	1.752.161	2.285.088
1915 . . .	333.169	959.939	1.293.108
1914 . . .	210.242	1.189.667	1.399.909
1913 . . .	175.013	680.204	855.217

Gado. — Os transportes de gado em pé para além de Jundiahy continuam em progressão maior do que a assignalada no nosso relatorio de 1916: neste anno foram exportados em trens completos

147.061

bois e em 1917 essa exportação elevou-se a

261.345

com as seguintes procedencias:

Das linhas de 1m,00	152.846	bois
Despachados em Campinas	41.667	„
Despachados em outras estações das linhas de 1m,60 de bitola	6.404	„
Baldeados da Cia. Mogyana	60.428	„
Total. . .	261.345	„

Além desses transportes de gado em pé, o Matadouro de Barretos exportou em 1917

1.787

vagões de carne congelada.

O movimento total de gado, a que já nos referimos no quadro de movimento geral de mercadorias, foi em 1917 de

305.660

cabeças que representam um augmento de 52 % sobre egual trafego em 1916.

O diagramma n. 4 mostra os transportes de gado e os seus percursos, desde 1906.

III

Exportação

As mercadorias de exportação, computado o gado a 100 kilos por cabeça, attingiu em 1917 a

837.844

toneladas, carregadas em 135 538 vagões.

A utilização do material desceu a 6.180 kilos por vagão e é inferior á obtida nos annos anteriores, que em 1909 foi de 8.370 kilos — a maior — e em 1916 de 6.450 kilos — a menor até então obtida.

Computado o gado das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por cabeça, a utilização das gaiolas não attinge, em média, a 20 % da lotação, ou 2.000 kilos por vagão, e, com o desenvolvimento que os transportes de gado têm tido, não é possivel apresentar médias de carregamentos superiores á actual.

A exportação de 1917 foi a maior que a Paulista tem entregue á São Paulo Railway e com os seguintes augmentos sobre egual trafego dos outros annos do ultimo quinquennio:

Mais 15 % do que em 1916
,, 13 % ,, ,, ,, 1915
,, 45 % ,, ,, ,, 1914
,, 3 % ,, ,, ,, 1913

Entre os dois annos extremos — 1913 e 1917 — cujos transportes de mercadorias de exportação foram approximadamente eguaes, as linhas extranhas tributarias da bitola de 1m,00 da Paulista é que mais contribuiram para o maior trafego no ultimo anno, com 208.083 toneladas contra 129.966 em 1913 — quando as linhas tributarias da bitola de 1m,60 baixaram a sua contribuição, que tinha sido de 368.594 toneladas em 1913, a 299.415 toneladas.

O quadro ao lado, relativo ao trafego de exportação, discrimina, pelas estradas de procedencia, a tonelagem de mercadorias que a Paulista tem entregue á São Paulo Railway, desde 1906.

O diagramma n. 4 mostra o numero de vagões carregados entregues á São Paulo Railway, desde 1906, e o carregamento médio de cada vagão, computado o gado das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por cabeça.

IV

Importação

A São Paulo Railway entregou em Jundiahy, em 1917, 63 680 vagões carregados com

272.855

toneladas de mercadorias. O carregamento médio por vagão desceu a 4.285 kilos, que é o menor que até agora aquella estrada tem feito.

A importação de 1917, como era de esperar, baixou em relação á do anno passado, que foi de 313.036 toneladas. Extendendo essa comparação a todo o ultimo quinquennio, ella conserva-se a menor e com as seguintes differenças:

Menos 13 % do que em 1916
,, 11 % ,, ,, ,, 1915
,, 26 % ,, ,, ,, 1914
,, 43 % ,, ,, ,, 1913

As linhas, que mais soffreram a reducção de transportes de mercadorias de importação foram a bitola larga da Paulista e suas tributarias: a importação destinada ás

linhas de $1^{m}.00$ de bitola, da Paulista e suas tributarias, já se approxima bastante do trafego de 1913, como demonstram os vagões carregados com mercadorias baldeadas em Rio Claro, Itirapina e São Carlos, cujo numero damos a seguir, mas incluindo todo o trafego de importação para aquellas linhas e não exclusivamente o procedente da São Paulo Railway:

Em 1917	33.416	vagões
„ 1916	33.475	„
„ 1915	27.349	„
„ 1914	24.930	„
„ 1913	33.342	„

O quadro ao lado discrimina pelas estradas de destino, desde 1906, a tonelagem de mercadorias recebidas da São Paulo Railway.

O diagramma n. 6 mostra o numero de vagões carregados recebidos da São Paulo Railway, desde 1906, e os carregamentos médios dos vagões, contando-se os animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos cada um.

V

Vagões

O movimento geral de vagões nas linhas da Companhia Paulista, nos ultimos cinco annos, é indicado nos seguintes quadros:

Linhas de 1m,60 e 0m,60

Discriminação		1917	1916	1915	1914	1913
Vagões recebidos da S. Paulo Railway	Carregados	63.680	68.698	69.387	78.690	103.025
	Vazios	74.723	54.187	42.159	25.649	24.783
	Total	138.403	122.885	111.546	104.339	127.808
Vagões entregues á S. Paulo Railway	Carregados	135.538	116.209	102.594	79.525	102.386
	Vazios	3.392	6.609	9.932	25.149	26.373
	Total	138.930	122.818	112.526	104.674	128.759
Serviços de vagões nas estações	Carregados	175.779	145.685	131.885	112.220	133.267
	Descarregados	116.107	110.515	114.540	121.245	148.669
	Total	291.886	256.200	246.425	233.465	281.936
Vagões baldeados em Campinas	Carregados	44.625	36.504	40.274	28.731	32.354
	Descarregados	23.097	25.100	24.859	25.962	33.665
	Total	67.722	61.604	65.133	54.693	66.019
Vagões baldeados em R. Claro, S. Carlos e Itirapina	Carregados	79.246	71.678	55.097	46.568	58.599
	Descarregados	35.416	33.475	27.349	24.930	33.342
	Total	114.662	105.153	82.446	71.498	91.941

Linhas de $1^m,00$

Discriminação		1917	1916	1915	1914	1913
Serviços de vagões nas estações	Carregados	95.538	94.185	78.924	70.328	86.548
	Descarregados	111.308	106.920	84.966	81.289	98.625
	Total	206.846	201.105	163.890	151.617	185.173
Vagões baldeados em R. Claro, S. Carlos e Itirapina	Carregados	27.780	30.991	29.144	25.129	33.783
	Descarregados	67.838	63.026	45.836	38.471	48.150
	Total	95.618	94.017	74.980	63.600	81.933

Os percursos de todos os vehiculos — carros de passageiros e vagões — são dados no seguinte quadro, que abrange o quinquennio de 1913 a 1917 nas linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$

TRENS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VEHICULOS					Percurso de vehiculos
	De passageiros	De breaks e correios	De animaes	DE MERCADORIAS Carregados	DE MERCADORIAS Vazios	
Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$						
Passageiros	10.382.358	4.204.501	228.030	—	—	14.814.889
Mercadorias	607.273	88.194	2.798.440	27.433.363	11.081.275	42.008.545
Serviço	47.981	—	—	998.712	629.950	1.676.643
Total em 1917	11.037.612	4.292.695	3.026.470	28.432.075	11.711.225	58.500.077
" " 1916	10.508.918	3.725.427	974.228	28.538.731	9.011.148	52.758.452
" " 1915	9.725.260	2.903.408	323.231	24.420.480	6.514.282	43.886.661
" " 1914	9.304.410	3.330.240	283.199	20.734.494	5.927.712	39.580.055
" " 1913	9.995.407	3.540.810	1.114.059	24.237.866	7.529.366	46.417.508
Linhas de $1,^m00$						
Passageiros	5.447.802	1.820.590	260.734	—	—	7.529.126
Mercadorias	1.565.576	578.572	5.221.384	16.522.232	12.298.185	36.185.949
Serviço	10.108	—	—	1.416.619	1.094.541	2.521.268
Total em 1917	7.023.486	2.399.162	5.482.118	17.938.851	13.392.726	46.236.343

Secção Rio Claro. — Não fazemos confronto com os annos anteriores, por ter havido alteração no systema de escripturar vehiculos de quatro eixos. Até 1916, a escripturação representava vehiculos de dous eixos, o que não acontece a contar de Janeiro de 1917.

VI

Baldeações

Em 1917 não soffreu alteração o numero de estações baldeadoras da Paulista, que são as seguintes:

Louveira, para a Itatibense;

Campinas, para a Mogyana, Funilense e São Paulo-Minas;

Campinas, para o Ramal Ferreo Campineiro;

Porto Ferreira, para o ramal de Santa Rita;

Descalvado, para o ramal de Descalvado;

Rio Claro, para o trecho de linha de $1^m,00$, entre Rio Claro e Visconde, e vagões frigorificos;

Itirapina, para a Noroeste do Brasil e ramaes de Jahú, Agudos e Baurú;

São Carlos, para as estradas do Dourado, São Paulo Norte, Jaboticabal, Monte Alto e São Paulo-Goyaz; linhas de $1^m,00$ de São Carlos a Barretos e ramaes de Agua Vermelha, Ribeirão Bonito e Mogy-Guassú;

Guatapará e Pontal, para a Mogyana.

Os serviços executados nas quatro principaes baldeações — Campinas, Mogyana, Rio Claro, Itirapina e São Carlos — são discriminados nos dois quadros seguintes, relativos ao ultimo quinquennio:

Baldeação de mercadorias Campinas-Mogyana

Discriminação		1917	1916	1915	1914	1913
Café baldeado (saccas)		3.375.407	3.480.615	3.841.253	3.369.439	3.910.514
Cereaes baldeados (saccas)		669.444	532.927	333.169	210.242	175.013
Vagões C. M. e E. F.	Carregados	21.560	21.597	19.452	22.563	35.522
	Descarregados	44.015	37.020	41.789	32.791	39.952
Vagões C. P. e S. P. R.	Carregados	44.625	36.504	40.274	28.731	32.354
	Descarregados	23.097	25.100	28.859	25.962	33.665
Média diaria de	Conferentes	33,2	32,1	28,1	30,3	40,3
	Trabalhadores	164,4	157,7	153,9	152,3	205,7

Baldeação de mercadorias em Rio Claro, Itirapina e São Carlos

Discriminação		1917	1916	1915	1914	1913
Café baldeado (saccas)		3.306.246	3.936.499	3.566.594	2.471.153	3.423.703
Cereaes baldeados (saccas)		2.037.563	1.752.161	959.939	1.189.667	680.204
Vagões de 1m,00 de bitola	Carregados	27.780	30.991	29.144	24.429	33.783
	Descarregados	67.838	63.026	45.836	38.471	48.050
Vagões C. P. e S. P. R.	Carregados	79.246	71.678	55.097	46.568	58.599
	Descarregados	33.416	33.475	27.349	24.930	33.342
Média diaria de	Conferentes	32,5	32,2	27,6	27,5	40,2
	Trabalhadores	150,4	156,1	123,8	140,3	215,0

VII

Telegrapho e Telephone

Em 1917, o movimento de telegrammas particulares e do Governo na Paulista foi em numero de 478.253 com 7.427.311 palavras assim distribuidos:

	Numero de telegrammas	Numero de palavras
Trafego proprio . .	227.827	4.035.795
Trafego extranho .	199.820	2.724.987
Em transito . . .	50.606	666.529
Total . . .	478.253	7.427.311

Em 31 de Dezembro de 1917, a extensão das linhas telegraphicas da Paulista era de 5.866,7 kilometros e de 329,3 kilometros a das linhas telephonicas.

VIII

Empregados

Existiam no Trafego, em 31 de Dezembro de 1917, 2.241 empregados, cuja discriminação pelas diversas secções de serviço era a seguinte:

Escriptorios	77
Officinas de telegrapho	37
Trens	186
Telegrapho das estações	306
Estações	297
Armazens e esplanadas	802
Baldeações de Campinas, Rio Claro, Itirapina e São Carlos	536
Total . . .	2.241

Comparando este total com o numero de empregados do Trafego em 31 de Dezembro de 1916, houve um augmento de 39.

IX

Despesas

No ultimo quinquennio as despesas totaes do trafego foram as seguintes:

1917	4.452:276$517
1916	4.068:712$864
1915	3.694:037$000
1914	3.722:656$391
1913	4.108:438$636

Comparadas as despesas de 1917 e 1913 o excesso de 343:837$881 em 1917, tem tres causas: dois augmentos geraes de salarios de empregados; trafego maior em 1917 e os preços de materiaes, cuja alta é provocada pela sua escassez nos mercados.

Os augmentos geraes de salarios foram autorizados em 1912 e em Julho do anno passado. O primeiro, executado gradativamente, veiu pesar mais nos ultimos mezes de 1913, e o segundo teve applicação immediata; de ambos resultou um accrescimo nas folhas de pagamento que não está avaliado exactamente, mas que de muito se approxima do total do excesso de despesas em 1917, comparado com 1913.

Com relação á intensidade de transportes, sómente os retribuidos, como já vimos, sommaram em 1917

346.054.630

toneladas-kilometro, com os seguintes excessos sobre os transportes dos demais annos do quinquennio:

Mais	38.180.463	toneladas-kilometro	do	que	em	1916
»	75.566.510	»	»	»	»	1915
»	96.212.279	»	»	»	»	1914
»	23.808.459	»	»	»	»	1913

Além desses transportes retribuidos, avultaram em 1917 os que foram feitos em serviço da Estrada e cujos despachos na sua maior parte não consignam o seu peso exacto; avaliados pela lotação dos vagões utilizados e respectivos percursos, foram de

38.056.160

toneladas-kilometro, nas quaes os transportes de lenha para a tracção foram approximadamente de

20.784.820

toneladas-kilometro.

A estatistica regular dos transportes não retribuidos só no anno passado nos foi aconselhada pelo vulto que vinham tomando nos serviços do trafego e por isso não temos esses dados relativos aos annos anteriores; sobre a lenha, porém, os relatorios da Locomoção dão o bastante para constatar a sua intensidade progressivamente maior.

Si, em vez de nos referirmos ás despezas absolutas do trafego, o fizermos ao custo do transporte util de 1 tonelada-kilometro, dado esse mais completo para ajuizar-se da economia com que foram regulados os trabalhos desta Repartição, o anno de 1917 foi o de melhores resultados, porque, apesar das causas já apontadas e que justificariam um custo mais elevado da tonelada-kilometro util de transportes retribuidos, este custo baixou a

$ 012,8 réis

quando vinha sendo de

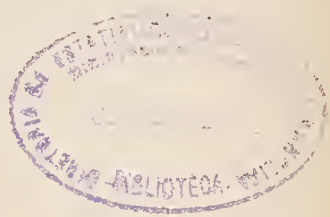
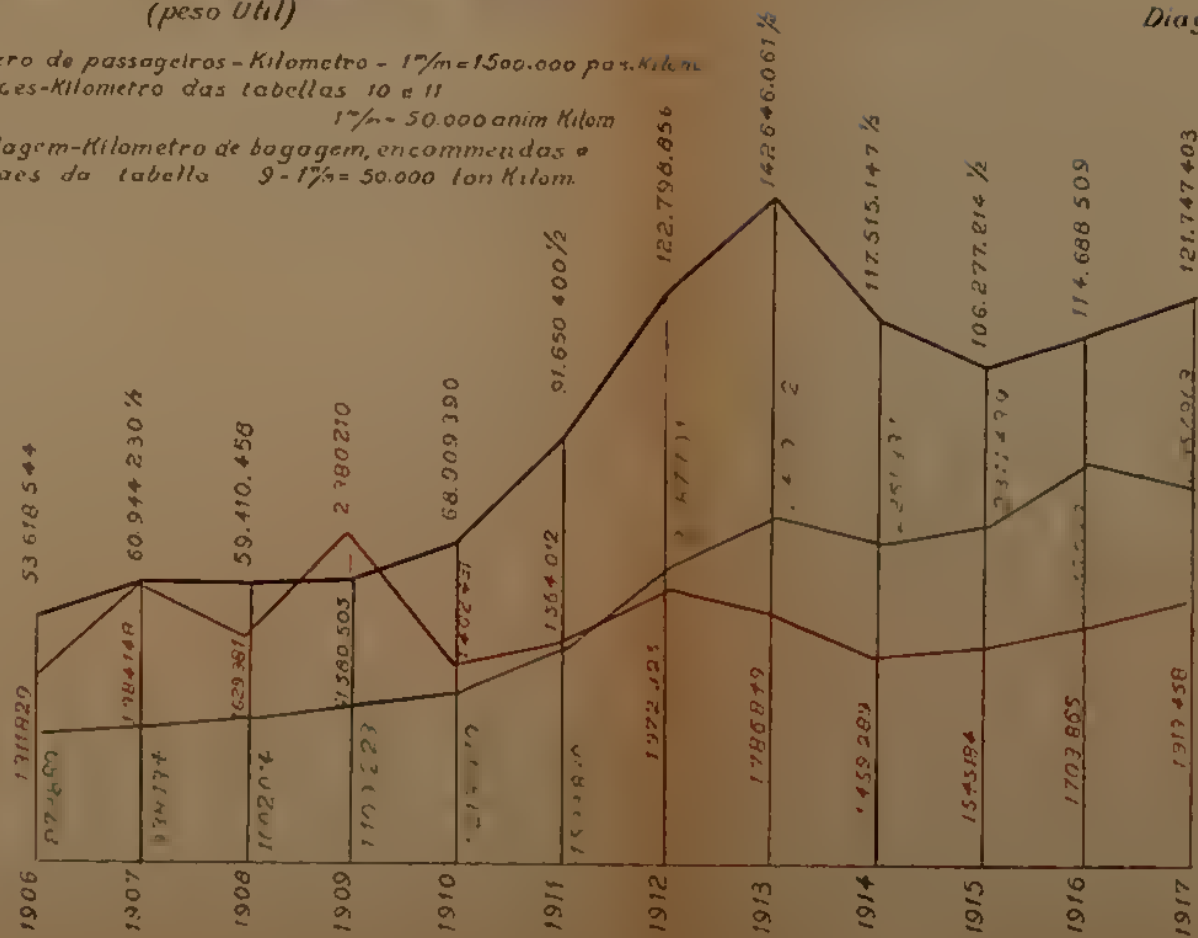
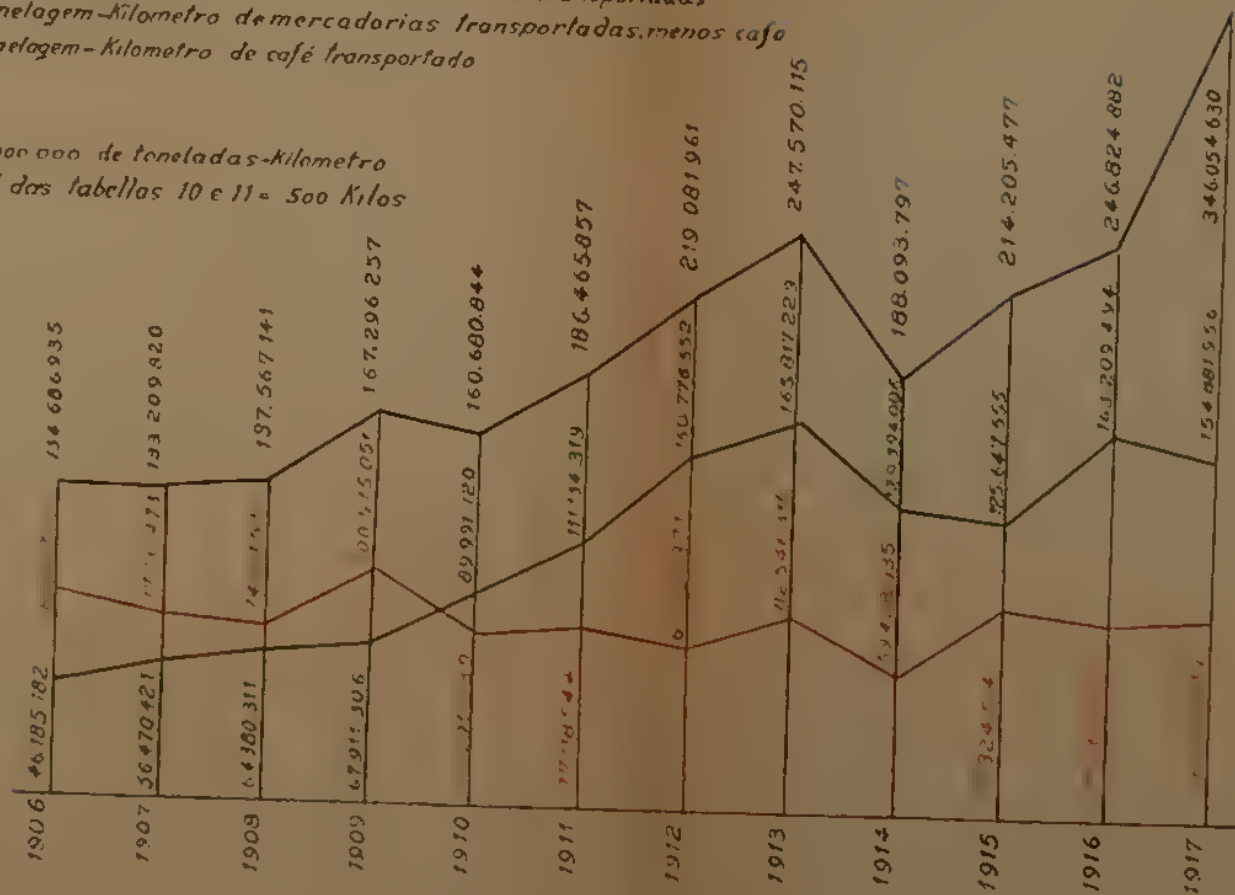
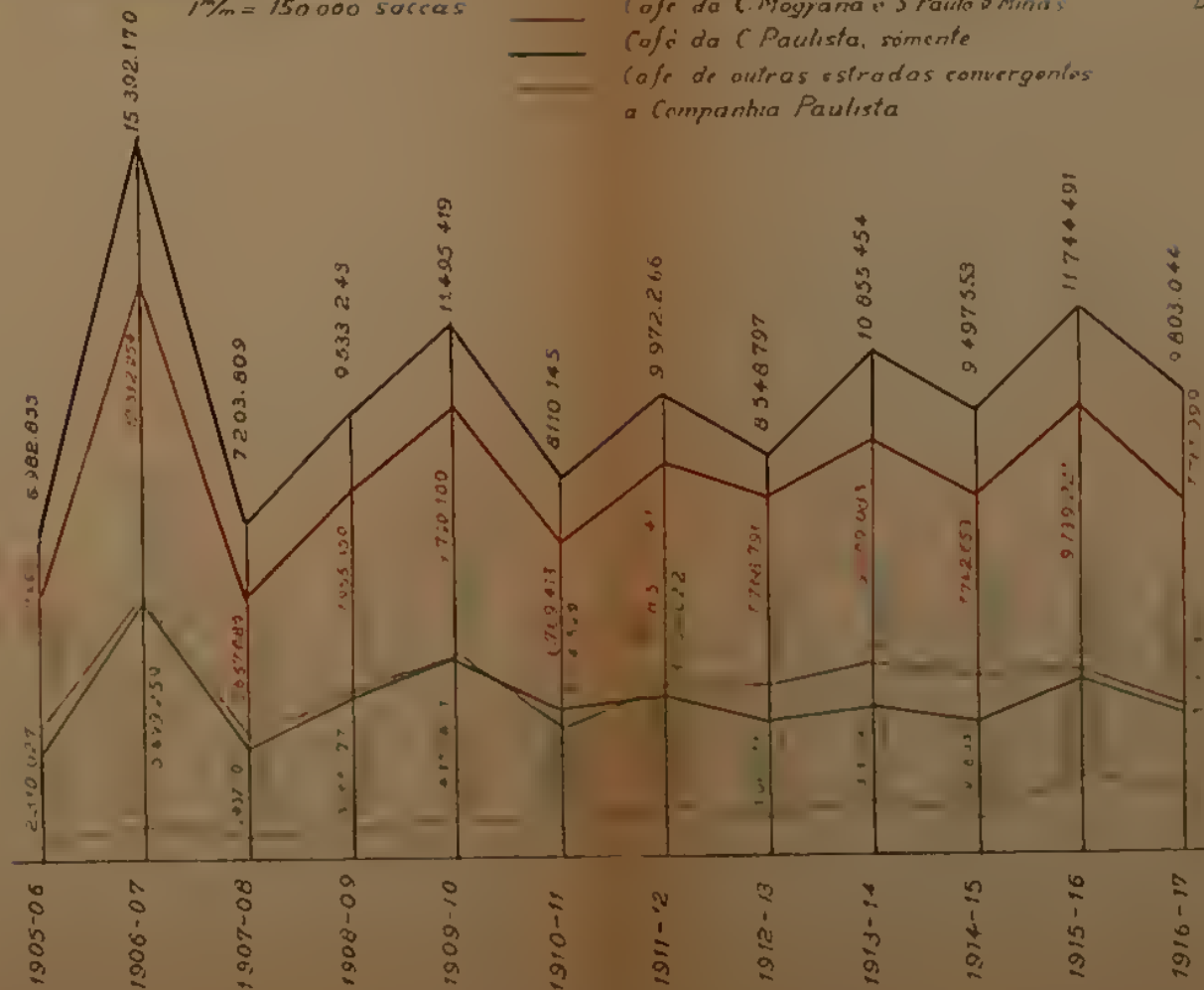
$013,2 em 1916
$013,6 » 1915
$014,9 » 1914
$013,0 » 1913

As despesas do trafego no ultimo quinquennio são discriminadas no seguinte quadro por Pessoal, Material e Contas:

Annos	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
1917 . . .	3.883:575$303	394:464$320	174:236$894	4.452:276$517
1916 . . .	3.421:934$141	397:972$405	149:803$149	4.068:712$864
1915 . . .	3.315:540$630	252:575$180	125:921$192	3.694:037$000
1914 . . .	3.293:561$740	279:048$220	150:046$431	3.722:656$391
1913 . . .	3.677:233$420	382:574$285	138:630$931	4.198:438$636

Em 1917 não foi escripturada nenhuma importancia em conta de Capital.

O diagramma n. 8 mostra as despesas totaes do trafego, desde 1906, e a sua discriminação por Pessoal, Material e Contas; o diagramma n. 9 distribue essas despesas pelo numero de toneladas-kilometro transportadas nos trens de passageiros e de mercadorias, adoptando por passageiro o peso dos relatorios anteriores: 500 kilos.

G. Penteado,
Chefe do Trafego.

Transportes retribuidos em trens de mercadorias
(peso util)
Tonelagem-kilometro total de mercadorias transportadas
Tonelagem-Kilometro de mercadorias transportadas, menos café
Tonelagem-Kilometro de café transportado
Diagramma
N°2
1% 3000000 de toneladas-kilometro
1 animal das tabellas 10 e 11 = 500 Kilos
188.093.797
214.205.477
246.824.882
346.054.630
247.570.115
219.081.961
186.465.857
160.680.844
167.296.257
197.567.141
193.209.920
134.686.935
46.185.182
56.470.421
64.380.311
67.911.906
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917

Resumo das safras de café
1 m/m = 150.000 saccas
Diagramma Nº 7
Café entrado em Santos
Café entregue á S. Paulo Railway
Café da C. Mogyana e S. Paulo e Minas
Café da C. Paulista, sómente
Café de outras estradas convergentes á Companhia Paulista
6.982.833
15.392.170
7.203.809
9.533.243
11.495.419
8.110.145
9.972.266
8.548.797
10.855.454
9.497.553
11.744.491
9.803.044
1905-06
1906-07
1907-08
1908-09
1909-10
1910-11
1911-12
1912-13
1913-14
1914-15
1915-16
1916-17

Transporte de gado por treus de mercadorias
Diagramma Nº 4
Animaes-Kilometro - 1 m/m = 500 000 animaes-Kilometro
Numero de cabecas 1 m/m = 5 000 cabeças
1 945 858
2.067.182
2 948 593
6 575.472
6 411 903
17 137.303
28 645.237
19 605 276
9 008 234
22 332 987
53 812 906
78 633 737
33.480
201.433
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917

Exportação entregue a São Paulo Railway
Diagramma Nº5
Vagões carregados entregues a São Paulo Railway - 1m/m = 1.000 vagões
Carregamento médio em Kilos de cada vagão, dando o peso de 100 kilos para cada animal das tabellas 10 e 11 - 1m/m = 200 Kilos
73.569
77.613
71.148
83.447
67.609
79.619
95.292
102.991
74.525
102.607
116.209
135.538
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917

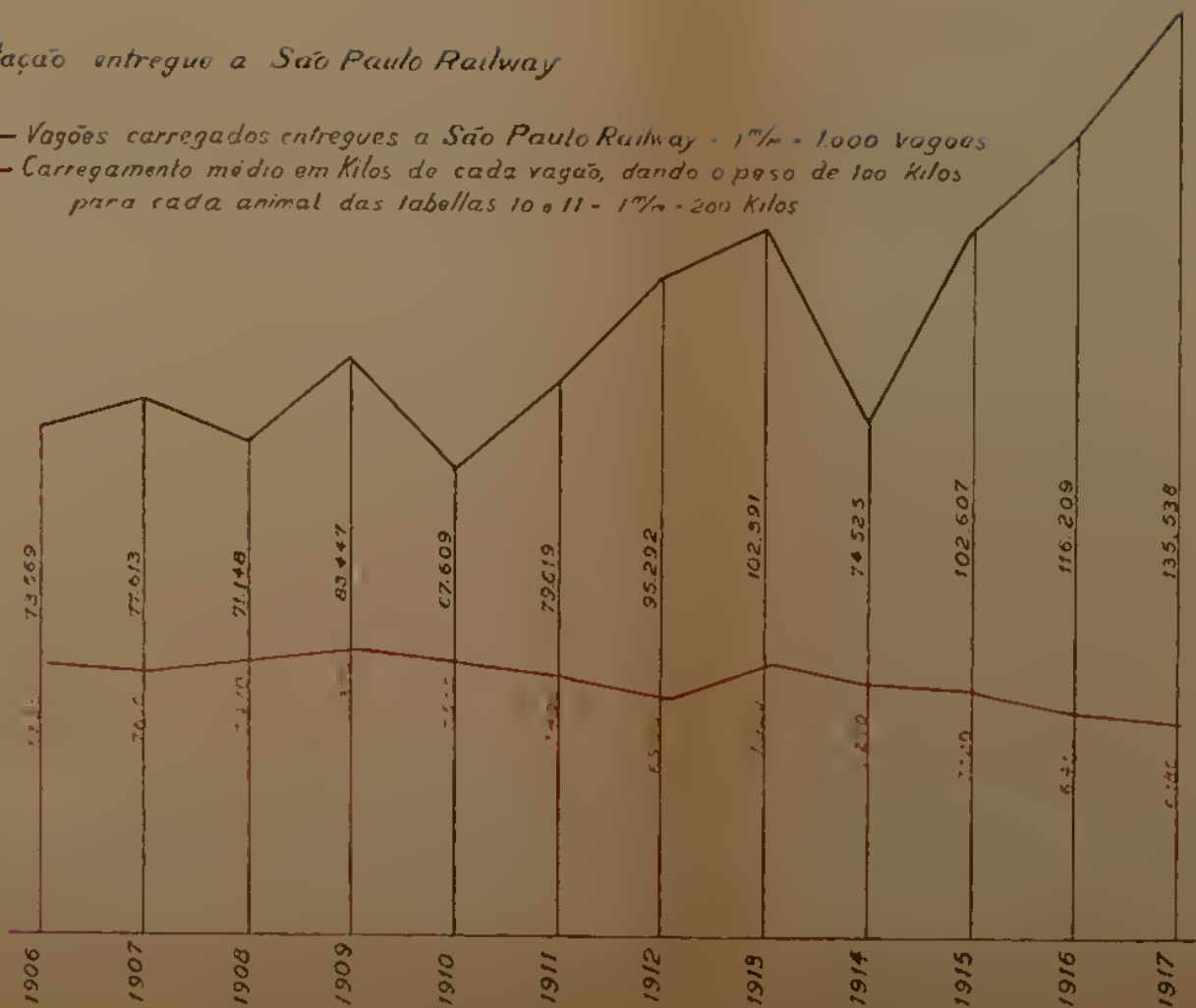



Diagramma N°6.

Importação recebida da São Paulo Railway

—— Vagões carregados recebidos da São Paulo Railway - 1 m/m = 1000 Vagões

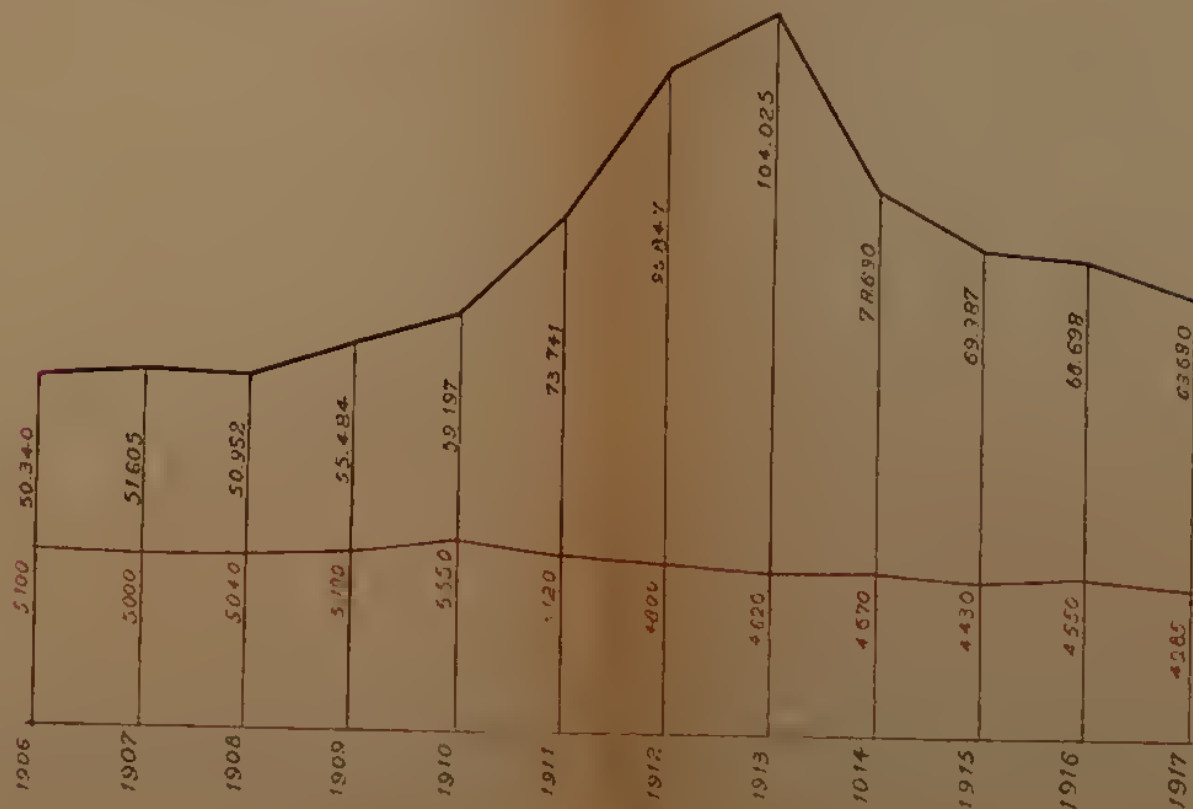
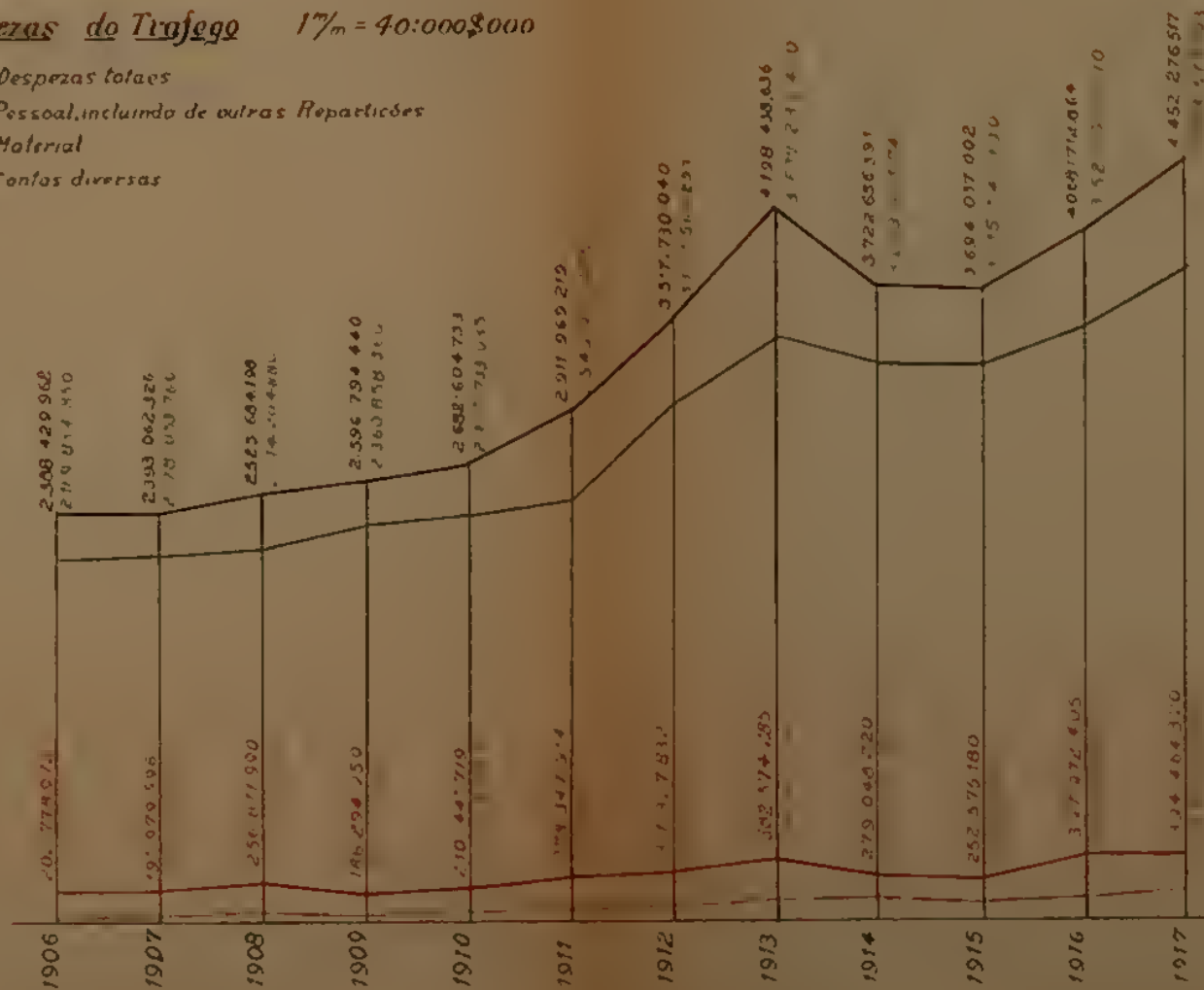
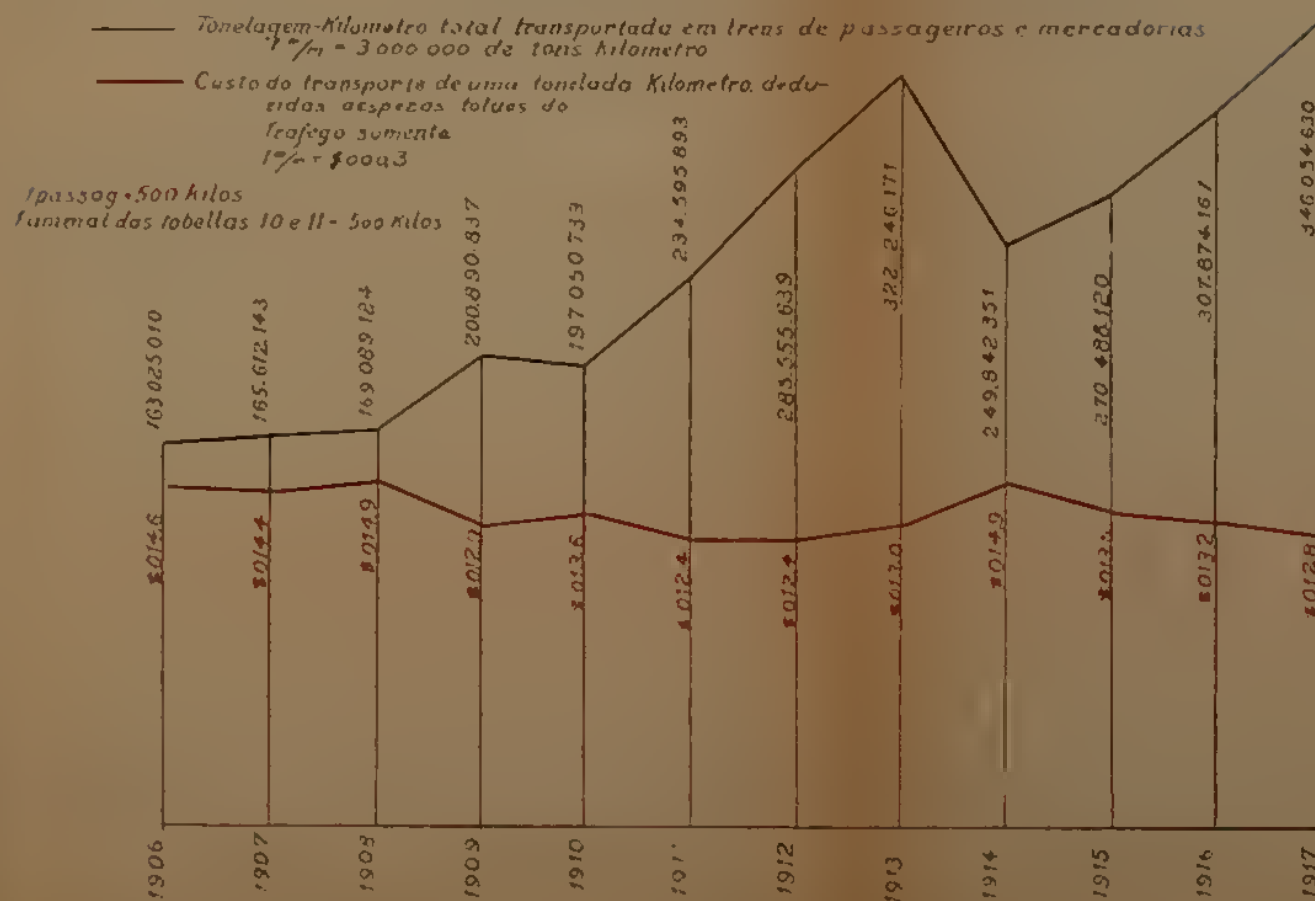
—— Carregamento médio de cada Vagão - 1 m/m = 200 Kilos

Numero medio mensal de empregados do Trafego

Diagramma Nº 7

1 m/m = 20 empregados

Despezas do Trafego 1 m/m = 40:000$000
Diagramma Nº 8
Despezas totaes
Pessoal, incluindo de outras Repartições
Material
Contas diversas
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917

Transportes retribuidos em trens de passageiros e mercadorias
(peso util)

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continua á testa desta importante divisão, prestando com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever na sua integra o importante e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha, referente ao anno de 1917.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

M. D. Inspector Geral

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha

LINHA

Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1917, foi:

	km.
Linha principal	1.289,097
Desvios	274.911
Total . . .	1.564,008

Houve um accrescimo total de 15km,739 sendo:

	km.
Em linha principal. . . .	12,701
„ desvios	3,038
Total . . .	15,739

O quadro seguinte dá a extensão discriminada das linhas principaes e desvios, existentes em 31 de Dezembro:

Designação das linhas	EXTENSÃO		
	Linha principal	Desvios	Total
Bitola de 1m,60			
Tronco — Jundiahy a São Carlos (sendo linha dupla entre Jundiahy e Campinas).	km. 250,350	km. 112,519	km. 362,869
Ramal — Descalvado	106,808	13,984	120,792
„ — Santa Veridiana	38,922	5,568	44,490
„ — Baldeação	1,452	328	1,780
„ — Santa Barbara	12,701	1,073	13,774
DESVIOS PARTICULARES . . .	. . .	2,513	2,513
Somma . . .	410,233	135,985	546,218
Bitola de 1m,00			
Tronco — Rio Claro a Barretos . . .	329,644	67,778	397,422
Ramal — Jahú	144,324	20,589	164,913
„ — Agua Vermelha.	62,976	2,083	65,059
„ — Ribeirão Bonito	40,071	3,721	43,792
„ — Agudos	120,552	11,147	131,699
„ — Baurú.	38,178	2,966	41,144
„ — Mogy-Guassú	92,711	7,151	99,862
DESVIOS PARTICULARES . . .	. . .	17,745	17,745
Somma . . .	828,456	133,180	961,636
Bitola de 0m,60			
Linha de Santa Rita	36,568	3,517	40,085
„ Descalvadense	13,840	1,435	15,275
DESVIOS PARTICULARES . . .	. . .	0,794	0,794
Somma . . .	50,408	5,746	56,154
Total . . .	1.289,097	274,911	1.564,008

As estações com seus desvios e outros dados, constam do seguinte quadro:

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Data da inauguração
	Bitola de 1 m,60				
		m	km		
TRONCO	Jundiahy-Paulista . .	706,1	0,840	16.453	1 de Abril de 1898
	Horto	710,4	4,945	64	25 de Julho de 1904
	Corrupira	725,2	10.460	65	1 de Julho de 1896
	Louveira	665,8	15,293	2.021	31 de Março de 1872
	Rocinha	700,6	22,921	2.078	Idem
	Vallinhos	660,3	30,736	2.373	Idem
	Samambaia	690,8	37,424	140	1 de Fevereiro de 1893
	Campinas	693,2	44,042	25.876	11 de Agosto de 1872
	Boa Vista	637,8	53,009	1 217	27 de Agosto de 1875
	Jacuba	559,9	62,605	581	26 de Agosto de 1896
	Rebouças	548,2	69,615	1.473	27 de Agosto de 1875
	Nova Odessa . . .	541,0	75,623	1.142	1 de Agosto de 1907
	Recanto	529,9	78,400	273	7 de Outubro de 1916
	Villa Americana . .	528,5	81,959	2.952	27 de Agosto de 1875
	São Jeronymo . . .	501,3	87,634	557	22 de Novembro de 1896
	Tatú	513,0	93,794	3.577	30 de Junho de 1876
	Itaipú	533,0	100,281	426	31 de Dezembro de 1896
	Limeira	542,4	105,459	1.743	30 de Junho de 1876
	Ibicaba	564,0	111,006	483	31 de Dezembro de 1896
	Cordeiro	632,0	116,965	6.034	11 de Agosto de 1876
	Santa Gertrudes . .	576,0	125,992	663	1 de Dezembro de 1887
	Rio Claro	612,5	133,687	20.655	11 de Agosto de 1876
	Batovy	545,9	143,135	1.144	1 de Junho de 1916
	Itapé.	588,0	156,586	917	Idem
	Graúna	608,4	162,497	1.114	Idem
	Ubá	685,0	168.520	632	20 de Janeiro de 1917
	Itirapina	751,2	174,370	4.784	1 de Junho de 1916
	Bifurcação	748,0	187,310	410	Idem
	Conde do Pinhal . .	741,8	195,325	820	Idem
	Hippodromo . . .	834,3	204,863	9.151	Idem
	São Carlos	828,7	206,308	2.701	15 de Outubro de 1884
	Somma			112.519	
Ramal de Santa Veridiana	Emas	589,0	5,882	643	26 de Novembro de 1891
	Baguassú	590,0	12,774	531	Idem
	Santa Silveria . . .	699,0	23,865	656	1 de Agosto de 1892
	Palmeiras	644,4	32,244	848	Idem
	Santa Veridiana . .	674,8	38,922	2.890	20 de Fevereiro de 1893
	Somma.			5.568	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Data da inauguração
		m	km		
Ramal de Descalvado	Remanso	664,8	9,223	767	4 de Novembro de 1884
	Araras	611,0	17,550	1.175	10 de Abril de 1877
	Loreto	595,0	21,815	1.085	8 de Dezembro de 1899
	Elihú Root	594,0	27,675	1.040	30 de Setembro de 1877
	São Bento	635,0	36,126	765	1 de Dezembro de 1885
	Leme	610,0	44,737	835	30 de Setembro de 1877
	Souza Queiroz	604,7	54,985	641	1 de Outubro de 1896
	Pirassununga	634,4	68,044	2.659	24 de Outubro de 1878
	Laranja Azeda	563,2	72,917	330	6 de Dezembro de 1886
	Porto Ferreira	549,7	88,429	3.030	15 de Janeiro de 1880
	Descalvado	647,8	106,808	1.657	7 de Novembro de 1881
	Somma			13.984	
Ramal de.	Baldeação	689,2	39,940	328	1 de Julho de 1913
Ramal de.	Santa Barbara	529,5	12,701	1.073	14 de Julho de 1917
	Bitola de 1m,00				
TRONCO	Rio Claro	612,5	0,0	18.131	11 de Agosto de 1876
	Morro Grande	668,0	14,290	598	15 de Outubro de 1884
	Ferraz	568,0	20,885	663	31 de Outubro de 1896
	Corumbatahy	575,0	27,003	1.001	15 de Outubro de 1884
	Annapolis	688,0	40,613	493	Idem
	Oliveiras	688,2	43,526	550	Idem
	Visc. do Rio Claro	753,0	54,662	1.584	Idem
	Bifurcação	748,0	55,270	280	1 de Junho de 1916
	Conde do Pinhal	741,8	63,289	639	Idem
	Hippodromo	834,7	72,861	6.247	Idem
	São Carlos	828,7	74,304	6.480	15 de Outubro de 1884
	Retiro	850,6	81,792	727	15 de Julho de 1901
	Ibaté	829,0	91,672	563	18 de Janeiro de 1885
	Tamoyo	784,6	97,635	740	18 de Agosto de 1910
	Fortaleza	656,5	104,692	802	18 de Janeiro de 1885
	Ouro	715,0	114,681	1.011	1 de Fevereiro de 1897
	Araraquara	650,9	124,437	2.653	18 de Janeiro de 1885
	Americo Brasiliense	721,2	136,128	684	1 de Abril de 1892
	Santa Lucia	702,0	141,712	653	Idem
	Tapuya	583,0	149,070	888	18 de Setembro de 1910
	Rincão	526,0	156,218	4.503	1 de Abril de 1892
	Tymbira	559,2	162,509	490	28 de Novembro de 1912
	Motuca	607,6	172,929	748	1 de Fevereiro de 1893
	Joá	526,0	181,739	340	1 de Junho de 1913
	A transportar			51.468	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Data da inauguração
	Bitoia de 1m,00				
		m	km		
	Transporte			51.468	
TRONCO	Hammond	592.0	190,272	582	6 de Junho de 1892
	Guariba	604,0	196,521	591	Idem
	Corrego Rico . . .	524,0	208,087	570	10 de Maio de 1894
	Jaboticabal	577,6	219,881	2.433	5 de Maio de 1893
	Graminha	653,2	228,696	433	10 de Outubro de 1902
	Ibitirama	677,0	235,647	733	Idem
	Tayuva	623,6	249,364	699	29 de Dezembro de 1902
	Andes	624,4	258,992	529	Idem
	Bebedouro	532,8	273,134	2.970	Idem
	Mandembo	582,0	288,426	670	1 de Fevereiro de 1912
	Collina	591,2	304,749	1.383	25 de Maio de 1909
	Palmar	582,2	316,167	1.545	1 de Fevereiro de 1912
	Frigorifico	494,3	323,837	85	1 de Julho de 1912
	Barretos.	521,2	329,644	3.087	
	Somma			67.778	
Ramal do Jahú	Itirapina	751,2	13,458	5.101	1 de Julho de 1885
	Campo Alegre . . .	643,2	29,178	671	Idem
	Aterrado	661,0	41,756	362	1 de Julho de 1901
	Brotas	664,7	51,053	1.047	1 de Julho de 1885
	Espraiado	636,0	61.205	669	1 de Dezembro de 1896
	Cannela	783,0	72,952	723	1 de Fevereiro de 1897
	Torrinha	758,0	83,804	535	7 de Setembro de 1886
	Taboleiro	821,0	91,775	300	1 de Julho de 1901
	Ventania	689,0	101,424	3.547	7 de Setembro de 1886
	Dois Corregos . . .	648,0	111,424	4.087	Idem
	Mineiros	648,0	120,582	542	19 de Fevereiro de 1887
	Banharão	687,0	129,953	324	Idem
	Jahú	544,0	144,324	2.681	Idem
	Somma			20.589	
Ramal Agua Vermelha	Babylonia	759,6	18,619	202	1 de Abril de 1892
	Floresta	702,3	22,211	210	Idem
	Canchim	693,3	25,252	326	1 de Outubro de 1895
	Capão Preto . . .	693,3	29,805	208	2 de Setembro de 1892
	Agua Vermelha . .	808,4	39,107	146	1 de Abril de 1892
	Ararahy	690,4	50,360	212	2 de Setembro de 1892
	Alfredo Ellis . . .	704,8	54,729	170	1 de Outubro de 1906
	Santa Eudoxia. . .	611,1	62,976	609	20 de Setembro de 1893
	Somma			2.083	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Data da inauguração
	Bitola de 1m,00				
		m	km		
Ramal de R. Bonito	Augico	718,8	8,101	712	10 de Maio de 1894
	Monjolinho	664,6	13,044	318	Idem
	Jacaré	578,4	23,313	680	Idem
	Santo Ignacio	545,7	29,238	420	1 de Novembro de 1912
	Ribeirão Bonito	588,0	40,071	1.591	10 de Maio de 1894
	Somma			3.721	
Ramal dos Agudos	Saldauha Mariuho	748,0	9,182	580	1 de Julho de 1899
	Capim Fino	732,0	17,242	580	Idem
	Falcão Filho	713,0	26,542	610	Idem
	Campos Salles	686,0	31,387	616	Idem
	Iguatemy	525,0	42,025	546	25 de Março de 1903
	Ayrosa Galvão	452,0	52,669	763	Idem
	Pederneiras	507,2	63,339	3.266	1 de Outubro de 1903
	Itatinguy	525,6	71,180	303	7 de Dezembro de 1903
	Piatan	584,0	79,957	287	Idem
	S. P. dos Agudos	604,0	93,551	704	Idem
	Taperão	657,6	98,112	453	7 de Setembro de 1904
	Itaquá	507,0	106,167	276	25 de Janeiro de 1905
	Batalha	538,0	113,547	266	Idem
	Piratininga	528,0	120,552	1.897	Idem
	Somma			11.147	
R. de Baurú	Guayanaz	491,7	16,896	440	8 de Agosto de 1910
	Baurú	526,3	38,178	2.526	Idem
	Somma			2.966	
Ramal do Mogy	Guatapará	510,0	11,405	563	30 de Dezembro de 1901
	Guarany	524,4	24,052	489	Idem
	Martinho Prado	502,7	39,487	1.411	Idem
	Barrinha	489,0	56,471	565	1 de Fevereiro de 1903
	Macuco	508,2	67,671	488	25 de Março de 1903
	Passagem	486,1	78,211	1.261	1 de Fevereiro de 1903
	Cascalho	498,3	84,851	701	25 de Março de 1903
	Pontal	521,7	92,711	1.673	Idem
	Somma			7.151	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Data da inauguração
	Bitola de 0m,60	m	km		
Ramal Santa Rita	Porto Ferreira. . .	—	—	2.020	
	Ibó	579,1	9,438	249	1 de Abril de 1917
	Tombadouro . . .	646,0	17,293	131	1 de Dezembro de 1899
	Santa Rita	759,4	27,028	600	Idem
	Santa Olivia . . .	722,4	31,948	129	1 de Agosto de 1913
	Moema	615,2	36,568	388	Idem
	Somma . .	. . .	. . .	3.517	
Ramal Descalvadense	Descalvado	—	—	466	
	Pantano	697,6	10,093	133	1 de Março de de 1891
	Aurora	696,8	13,840	836	Idem
	Somma . .	. . .	. .. .	1.435	

Desvios Particulares

		Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros
	Bitola de 1m,60		
Tronco		0,804	284
		30,338	133
		43,127	103
		43,128	120
		43,190	130
		43,299	271
		43,449	127
		44,214	152
		62,400	85
		69,630	287
		93,565	100
		105,092	88
		148,834	109
		199,098	180
		206,119	344
	Somma. . . .	. . .	2.513
	Bitola de 1m,00		
Tronco		26,472	248
		34,705	60
		49,315	103
		74,266	701
	A transportar. . .	. . .	1.112

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Data da inauguração
	Bitola de 1m,00			
	m	km		
	Transporte	. . . .	1.112	
Tronco		91,730	208	
		124,561	417	
		163,000	130	
		208,087	120	
		239,800	135	
		273,613	138	
		274,165	172	
		304,749	340	
		315,866	200	
R. de Jahú	. . . .	144,000	142	
R. A. Vermelha	. . . .	54,407	3.300	
R. R. Bonito	. . . .	13,069	60	
Ramal dos Agudos		42,000	129	
		47,000	102	
		56,000	300	
		56,000	120	
		64,000	106	
		64,000	335	
		94,000	142	
R. de Baurú		32,000	120	
		32,000	120	
R. M. Guassú	. . . .	41,000	9.797	
	Somma. . .	. . .	17.745	
	Bitola de 0m,60			
Ramal de Santa Rita		1,959	78	
		13,630	52	
		19,443	68	
		22,498	53	
		33,047	218	
		34,072	195	
R. Descalvadense		3,229	28	
		5,321	102	
	Somma. . . .	. . .	794	
	TOTAL		275.330	

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de $1^m,60$			Bitola de $1^m,00$			Bitola de $0^m,60$	TOTAL
	Tronco	Ramaes	Total	Tronco	Ramaes	Total		
Trilhos de 45 kg.	103	—	103	—	—	—	—	103
» » 33 »	425	—	425	26	1	27	—	452
» » 25 »	2	—	2	200	1.000	1.200	—	1.202
» » 24 »	—	—	—	78	—	78	—	78
» » 18 »	2	—	2	1.448	1.271	2.719	—	2.721
» » 12 »	—	—	—	—	—	—	15	15
Talas de juncção	964	—	964	4.611	2.266	6.877	—	7.841
Pregos	—	955	955	59.918	25.216	85.134	6.334	92.423
Parafusos de juncção	4.214	2.485	6.699	19.363	10.176	29.539	587	36.825
Tirefonds	1.884	—	1.884	—	—	—	—	1.884
Agulhas	3	—	3	—	—	—	—	3
Corações	10	—	10	—	—	—	—	10

Muitos dos trilhos de 25 kg. foram trocados para serem empregados em outros logares.

b) Dormentes

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1917, foi:

DESCRIPÇÃO	Bitola de $1^m,60$		Bitola de $1^m,00$		Bitola de $0^m,60$	
Em ser a 1.º de Janeiro	4.925		40.090		222	
Recebidos de fornecedores	27.612		57.679		8.388	
Somma	. . .	32.537	. . .	97.769	. . .	8.610
Empregados em substituição dos estragados	18.873		81.994		7.875	
Idem, idem dos de aço	1.598		—		—	
Idem na construcção de desvios	3.632		1.824		—	
Idem em obras d'arte	—		47		—	
Somma	. . .	24.103	. . .	83.865	. . .	7.875
Em ser a 1.º de Janeiro de 1918	. . .	8.434	. . .	13.904	. . .	735

A quantidade dos dormentes empregados na substituição dos deteriorados, com a respectiva importancia do custo, no quinquennio passado, consta do quadro abaixo:

Annos	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00		Bitola de 0m,60		TOTAL
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	
1913	40.427	143:434$990	152.230	205:967$190	15.105	28:352$080	377:754$260
1914	35.479	126:553$590	97.651	131:828$850	7.903	14:209$590	272:592$030
1915	13.234	47:033$630	49.136	65:842$240	9.870	18:654$300	131:530$170
1916	33.913	119:916$360	86.366	114:866$780	11.085	19:731$300	254:514$440
1917	18.873	69:830$100	81.994	150:049$020	7.875	10:237$500	230:116$620
Média annual	28.385	101:353$734	93.475	133:710$816	10.367	18:236$954	253:301$504

Nos quadros que seguem se poderá ver a duração dos dormentes das diversas essencias empregadas.

Dormentes de peroba e faveiro

Logar do emprego	EMPREGADOS Quantidade	EMPREGADOS Data	RETIRADOS Quantidade	RETIRADOS Data	Duração em annos	Especie da madeira
Bitola de 1^m,60						
Kilometros 97 a 111	18.883	IV a IX — 1902	71	1905	3	Perobas diversas e guaritá
			1.034	1906	4	
			812	1907	5	
			1.585	1908	6	
			1.992	1909	7	
			1.594	1910	8	
			2.059	1911	9	Peroba-mirim e faveiro
			905	1912	10	
			4.082	1916	14	
			4.749	1917	15	
Chaves de Jundiahy a Ibicaba (dormentes duplos)	933	IV a IX 1902	776	Até 1916	—	Peroba commum -mirim
			157	Em 1917	15	
Kilometro 153 a 154	500	IX - 1912	253	1916	4	Peroba commum
			197	1917	5	
» 155	765	I 1911	—	—	-	Faveiro
» 183 a 184	1.936	I 1913	282	1916	3	Peroba commum
			115	1917	4	
» 185	481	III - 1912	—	—		Faveiro
Trecho de Rio Claro a São Carlos	108.533	1915 e 1916	375	Até 1916	—	Peroba commum
			933	Em 1917	2 a 3	
Jundiahy a Campinas — 2.ª linha	61.502	1912 a 1914	1.530	Até 1916		» »
			3.080	Em 1917	3 a 5	
Ramal de Baldeação	1.751	X — 1911	—	—	—	Faveiro
Bitola de 1^m,00						
Trecho de Bebedouro a Barretos	103.600	1909	74.953	Até 1916		» (na maioria) e peroba
			6.743	Em 1917	8	
São Paulo dos Agudos a Piratininga	46.224	1904	12.710	Até 1916		Faveiro
			366	Em 1917	13	
Ramal de Baurú	63.670	1910	3.578	Até 1916	–	»
			995	Em 1917	7	

O quadro abaixo fornece alguns dados sobre estes dormentes :

Numero de ordem na collocação	Especie de encalypto	Quantidade de dormentes assentados — Bitola de 1m,60	1m,00	Total	Data em que as arvores foram plantadas	cortadas	Idade das arvores cortadas em annos
1	Rostrata . .	36	17	53	V - 1904	Todas em Junho de 1915	11
2	Tereticornis.	16	9	25	III - 1905		10 1/4
3	Saligna . .	3	4	7	VI - 1906		9
4	Longifolia .	4	3	7	III - 1904		11 1/4
5	Regnans . .	7	6	13	XII - 1907		7 1/2
6	Botryoides .	30	33	63	VI - 1904		11
7	Robusta . .	7	13	20	II - 1904		11 1/3
8	Globulus . .	7	9	16	I - 1906		5 1/2
		110	94	204			

Dormentes de urindiuva (aroeira preta)

Logar do emprego	Quantidade	Anno em que foram assentados	Especie do lastro
Bitola de 1m.00			
Km. 2 do Tronco	48 (1)	1916 (Dez.)	Pedra
Km. „ „ „	103 (1)	1917	„
Km. 150 „ „	42 (2)	1917	„
Kms. 162 a 164 Tronco . . .	450 (3)	1911	„
Km. 24 do R. Mogy-Guassú .	8 (2)	1912	Terra roxa
Km. 41 „ „ „ „ .	5 (2)	1906	„
Kms. 63 e 72 do R. M.-Guassú	109 (2)	1917	„
Kms. 76 „ „ „ „ „ „ .	300 (4)	1914	„
Total . . .	1.065		

(1) Estes dormentes foram serrados de peças que formavam os cavalletes da ponte que existio sobre o rio Mogy-Guassú, na linha de Santa Rita, bitola de 0m,60. Esta ponte foi construida em 1887 e substituida em 1914 por uma ponte metallica; as peças aproveitadas em dormentes já tinham, pois, quasi 40 annos

(2) Assentados logo depois de cortados

(3) „ muito tempo depois de cortados

(4) „ depois de terem estado cerca de 4 annos em deposito.

Nenhum dos dormentes de urindiuva empregados foi substituido e o estado actual destes dormentes é bom, tanto em relação á conservação da madeira como da pregação.

Dormentes de cimento armado

A experiencia que vimos fazendo dos dormentes de cimento armado, que fabricamos, nos tem firmado a convicção de que, como dissemos no relatorio anterior, esses dormentes só poderão ter bôa applicação, offerecendo vantagem economica sobre os de madeira, em linhas percorridas por trens de pequena volocidade, e, além disso, sendo assentados em lastro de terra.

Dos dormentes da nossa experiencia, assentados em lastro de pedra, numa das linhas de Jundiahy a Campinas, já retiramos alguns em mau estado, devido á desaggregação do concreto, que não resistiu ás vibrações e aos choques produzidos pela carga movel, animada de grande velocidade.

Dormentes metallicos

Para fechar o capitulo dos dormentes, poderia servir de chave de ouro, o dormente de aço. Mas nada ha que dizer sobre esse material, porque nada ha que modificar no que foi escripto no relatorio anterior, continuando muito satisfactorio o estado das linhas em que existem assentados os dormentes metallicos E podemos repetir o que lá foi dito, isto é, que, tanto do ponto de vista technico como do da economia da conservação da linha, o confronto das duas especies de material (dormentes de madeira e dormentes de aço) não é desfavoravel ao dormente metallico, desde que seja do typo approvado pela experiencia e assentado nas condições que lhe convem.

Lastro

a) — Lastro de pedra

Nunca será demais realçar as vantagens do lastro de pedra que, embora de custo mais elevado, em seu primeiro estabelecimento, que o lastro de terra dá maior solidez á linha e concorre grandemente para a economia da sua conservação, como tambem da do material rodante, sobretudo das locomotivas.

O lastro de terra é sem duvida em si mais economico, mas offerece muitos inconvenientes. A terra empregada para tal fim não é geralmente homogenea e portanto não igualmente compressivel por toda parte; dahi vem que a desigual compressibilidade da terra, aggravada, muitas vezes, por uma *sóca* incompleta, é causa de *baixas* na linha. As *baixas* são defeitos muito nocivos á estabilidade: onde a linha *arreia*, dão-se effeitos desencontrados das cargas das rodas, que obrigam a linha a torcer ou a abrir e portanto a deixar de offerecer as condições de segurança desejaveis; além disso, as *baixas* provocam solavancos prejudiciaes ás molas dos vehiculos; assim tambem, sendo obrigado o trilho a curvar nas *baixas*, sob o peso das rodas retomando depois posição primitiva, dá-se como consequencia o afrouxamento da *pregação*.

Tambem produzem *baixas* as enxurradas que arrastam a terra em que assenta o dormente ou, conservando-se agua junto a este, dá-se a formação de lama que esguicha na passagem dos trens, deixando vazio o espaço que occupava e portanto *descalçado* o dormente.

O mesmo inconveniente é verificado nos córtes humidos onde existe lastro de terra. Mas, os *dormentes laqueados* apparecem mesmo sem a humidade: no tempo secco, a terra do lastro, pulverizada pela acção da carga rodante, é deslocada e levada péla corrente de ar produzida pelos *ventiladores* em que se transformam as rodas dos vehiculos, com a velocidade dos trens.

Em contraposição, o lastro de pedra, porque é permeavel, homogeneo e pouco compressivel, diminue ou evita os inconvenientes apontados, e, além disso tem outras vantagens: a duração dos dormentes é augmentada de 2 a 3 annos ou mais, pois que o lastro de pedra, funccionando como dreno, não deixa conservar-se a humidade em contacto com o dormente e esta, como se sabe, combinada com o calor, é o inimigo de morte do dormente, causando-lhe rapido apodrecimento.

Deve-se tambem mencionar a diminuição da despesa com a limpeza da linha pelo desapparecimento quasi completo do *matto*.

E tambem, em abono do lastro de pedra, ha a economia, não pequena da *usura* e limpeza das partes expostas das machinas, pela eliminação do pó que se produz no lastro

de terra. O pó que alli se levanta com a passagem dos trens e os seguem envolvendo-os, é o flagello dos passageiros; sem a substituição do lastro de terra pelo de pedra, não teria esta companhia posto a serviço do publico os seus carros de luxo e conforto, nem teria conseguido que as suas machinas fizessem e façam kilometragem muitas vezes maior que dantes.

Não é para desprezar-se egualmente a vantagem que tem o lastro de pedra de permittir ficarem descobertos os dormentes, o que torna facil, nas inspecções, verificar-se o estado dos materiaes e das ligações dos trilhos entre si e com os dormentes.

Tantas e tão graves vantagens justificam plenamente a despesa não pequena com o estabelecimento deste inestimavel melhoramento já feito na maior parte da extensão das nossas linhas e que continúa a se fazer na parte restante.

Para se conseguir esse resultado não têm sido poupados os meios necessarios: a Companhia tem adquirido pedreiras diversas e feito installações para obter o britamento mecanico da pedra, como passamos a vêr.

Bitola de 1^{m},60

Em 1895 foi assentado na pedreira do km. 115, próxima á estação de Cordeiros, um britador de pedra, typo «Black Marden» accionado por motor de 10 cavallos. Nesse anno a producção não passou de 114 vagões de pedra que foi applicada em diversos pontos da linha que reclamavam concerto urgente.

Dahi por diante o empedramento veio augmentando de anno para anno.

Em vista de não mais satisfazer vantajosamente essa pedreira ás condições de exploração, foi, em 1906, adquirida por compra uma outra, situada perto da estação de Tatú, a pouca distancia da linha, a que está ligada por um desvio de 1.100 metros de extensão, partindo do kilometro 97,452. Nesta nova pedreira, foi feita, em 1907 e 1908, uma installação mecanica, apparelhada para uma grande producção diaria de pedra britada.

Mais tarde, estando muito adiantado o empedramento na bitola de 1^{m},60 retiraram-se alguns britadores que foram servir em pedreiras da bitola de 1^{m},00.

A producção da pedreira tem sido:

Annos	Quantidade de vagões			Total
	de pedra britada	de pedra de construcção	de cascalho (da peneira)	
1908	8.352	47	35	8.434
1909	14.450	278	192	14.920
1910	12.053	338	162	12.553
1911	4.385	275	130	4.790
1912	1.928	1.069	428	3.425
1913	3.642	1.442	445	5.529
1914	6.180	646	472	7.298
1915	8.666	733	464	9.863
1916	6.556	533	454	7.543
1917	4.828	414	481	5.723
Total . .	71.040	5.775	3.263	80.078

O volume médio apparente de pedra carregada em vagão é:

4 m^3,5 de pedra britada
3 m^3,5 „ „ de construcção
5 m^3,0 „ cascalho.

Donde se vê que num periodo de 10 annos, desde o inicio da exploração até ao fim do anno de 1917, a pedreira de Tatú forneceu:

Pedra britada	319.680 m^3,00
Pedra de construcção . . .	20.212 m^3,50
Cascalho	16.315 m^3,00

O empedramento das linhas da bitola de 1m,60 terminou em 1916 com a conclusão da linha dessa bitola até São Carlos, convindo notar que no trecho de Itirapina a São Carlos foi empregada a pedra da pedreira do km. 4 do ramal de Ribeirão Bonito, de que adiante falarei.

Apesar de dado por concluido o empedramento das linhas da bitola larga, continúa a funccionar a pedreira de Tatú: é que se torna necessario o concerto do lastro, reforçando-o em muitos pontos em que não foi empregado na quantidade sufficiente, e tambem vae sendo feito o empedramento dos desvios de algumas estações.

A extensão de linha empedrada, incluindo os trechos que carecem de reforço, é:

Designação das linhas	Linha principal	Desvios	TOTAL
	km.	km.	km.
TRONCO - Jundiahy a São Carlos (1)	250.466	17.711	268.177
RAMAL de Cordeiros a Descalvado .	106.808	3.396	110.204
RAMAL de L. Azeda a Sta. Veridiana (2)	40.374	1.516	41.890
Total . . .	397.648	22.623	420.271

(1) Sendo linha dupla entre Jundiahy e Campinas (44 km.,042.)
(2) Incluindo o desvio para Baldeação.

Bitola de 1m,00

O lastro de pedra, primeiramente empregado na bitola de 1m,00, proveio da pedreira existente no km. 4 de Ribeirão Bonito, e foi, em 1895, applicado entre Morro Grande e Annapolis, para substituir o lastro de terra de qualidade inferior que alli existia.

A pedra desta pedreira é desaggregavel á picareta e presta-se regularmente para lastro, tendo apenas o inconveniente de não ser homogenea; algumas vezes encontram-se *veias* de material menos resistente, que se decompõe ou fica esmagado sob os dormentes, mas não é em grande quantidade.

Esta pedreira é uma *mina* preciosa, que nos tem fornecido material para o empedramento de grande parte das linhas e por um preço minimo. A pedra, ainda que não seja da melhor qualidade, é muito acceitavel para o fim a que é destinada e tem a vantagem de ser empregada na linha tal qual é extrahida da pedreira, sem ser preciso fazer-se o seu britamento. E dahi o custo relativamente insignificante pelo qual obtemos um material para lastro offerecendo vantagens taes como as que acima enumeramos.

Actualmente esta pedreira está fornecendo material para substituir-se o lastro de terra do ramal de Agua Vermelha e para completar-se ou concertar-se o lastro de pedra na linha-tronco.

Além da pedra desta pedreira, outra de natureza semelhante foi, em annos anteriores, extrahida de outros pontos, taes como os córtes da serra do Borba e da serra de Brotas, além de outros em que a extracção foi diminuta. Tambem

dos córtes da serra dos Agudos extrahiu-se pedra para lastrar a linha do km. 86 até ao fim do ramal, cumprindo observar que esta pedra, por ser pouco resistente, não foi collocada por baixo dos dormentes, mas só superficialmente para supprimir o pó e evitar de ser levado pelas enxurradas o lastro de natureza arenosa empregado.

Para a conclusão do empedramento dos ramaes de Jahú e dos Agudos, foi comprada em Maio de 1909, uma pedreira situada na serra de Ventania, proxima da estação deste nome, a qual foi ligada á linha por um desvio de 1.800 metros, partindo do km. 97,802.

A pedra desta pedreira, em bancos compactos, presta-se muito bem para lastro e servio para concreto das fundações de diversas obras.

O primeiro trem de pedra sahio para o ramal do Jahú em 14 de Agosto de 1909. Nos primeiros tempos, a extracção da pedra, foi feita em parte, á dynamite, com furos á mão e em parte, á picareta; mais tarde foram installados perfuradores pneumaticos e um detonador electrico.

Em Dezembro de 1910, para melhor regularização do tamanho da pedra, com menor dispendio que com o britamento á mão, foram assentados dois britadores procedentes de Tatú.

Concluido o empedramento dos mencionados ramaes, cessou a exploração da pedreira de Ventania, em Abril de 1914, tendo sido retirada a installação de machinas, que foram transferidas novamente para a pedreira de Tatú e tambem para a do Palmital.

A producção da pedreira foi:

Em 1909 . .	1.542	gondolas de	7^{m3}.50
„ 1910. . .	7.798	„	„ „ „
„ 1911. . .	6.261	„	„ „ „
„ 1912. . .	4.973	„	„ „ „
„ 1913. . .	3.807	„	„ „ „

Para continuação do empedramento da linha-tronco e do ramal do Mogy-Guassú, foi adquirida, em 1910, uma pedreira na serra do Borba, que foi ligada á linha por um desvio de 2.100 metros de extensão, partindo do posto telegraphico de Tapuya.

Com o tempo, reconheceu-se que a pedra desta pedreira, decompunha-se facilmente e não se devia, portanto, continuar a empregal-a para lastro.

Foi então resolvida a acquisição de outra pedreira, e, como não fosse encontrada nenhuma, nas proximidades da nossa linha, em condições favoraveis de exploração, recorreu-se a uma existente no km. 18 da Estrada de Ferro de Jaboticabal, que nos permittio alli fazer uma installação completa para a extracção e britamento de pedra. A pedra é de excellente qualidade para lastro e tambem para construcção.

A pedreira começou a funccionar em Abril de 1914 e a sua producção tem sido:

Em 1914 . . . 2.058 gondolas de $7^{m^3},50$
„ 1915 . . . 3.179 „ „ „
„ 1916 . . . 3.125 „ „ „
„ 1917 . . . 2.253 „ „ „

A extensão da linha lastrada, até 1917, com pedra das diversas pedreiras, é:

DESIGNAÇÃO DE LINHAS	Linha principal	Desvios	TOTAL
	km	km	km
Tronco	328.533,0	2.873,0	331.406,0
Ramal do Jahú	142.167,0	1.139,0	143.306,0
„ de Agua Vermelha	7.972,0	—	7.972,0
„ „ Ribeirão Bonito	39.789,0	200,0	39.989,0
„ dos Agudos	120.182,0	1.930,0	122.112,0
„ do Mogy-Guassú	16.541,0	—	16.541,0
„ de Baurú	38.420,0	390,0	38.810,0
	km	km	km
Total.	693.604,0	6.532,0	700.136,0

Resumo da extensão total empredrada nas duas bitolas, em 31 de Dezembro de 1917:

LINHAS	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
Bitola de $1^m,60$	397.648,0	22.623,0	420.271,0
Bitola de $1^m,00$	693.604,0	6.532,0	700.136,0
	m	m	m
Total . . .	1.091.252,0	29.155,0	1.120.407,0

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço:

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
	m	m		
Bitola de $1^m,60$	34.451,0	512,0	30	21
„ „ $1^m,00$	204.635,0	3.315,0	62	9
„ „ $0^m,60$	4.477,0	—	5	—
	m	m		
Total. . . .	243.563,0	3.827,0	97	30

Estações

O numero de estações era a 31 de Dezembro:

DESIGNAÇÃO		Numero	
		Parcial	Total
Bitola de 1m,60	Tronco	31	
	Ramal de Descalvado . .	11	
	„ „ Santa Veridiana	5	
	„ „ Santa Barbara	1	48
Bitola de 1m,00	Tronco	33	
	Ramal de Jahú	12	
	„ „ Agua Vermelha .	8	
	„ „ Ribeirão Bonito .	5	
	„ dos Agudos . . .	14	
	„ de Baurú	2	
	„ do Mogy Guassú .	8	82
Bitola de 0m,60	Ramal de Santa Rita . .	5	
	„ Descalvadense . .	2	7
	Total.		137

Edificios e Obras d'Arte

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços:

DESCRIPÇÃO		Bitola de 1m,60 Tronco	Ramal de Descalvado	Ramal de Sta. Veridiana	TOTAL	Bitola de 1m,00 Tronco	Ramal de Jahú	Ramal de A. Vermelha	Ramal de Rib. Bonito	Ramal dos Agudos	Ramal de Baurú	Ramal do Mogy-Guassú	TOTAL	Bitola de 0m,60 Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense	TOTAL	TOTAL GERAL
Estações	Concertadas	9	1	—	10	13	8	4	5	9	2	1	42	—	—	—	52
	Construidas	—	1	—	1	—	—	1	—	—		—	1	—	—	—	2
Armazens	Concertados	10	6	3	19	9	4	1	—	7	1	2	24	3	—	3	46
	Construidos	1	—	—	1	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	1
Casas de empregados	Concertadas	58	13	—	71	58	24	7	4	9	3	15	120	—	—	—	191
	Construidas	4	—	—	4	1	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	6
Casas de turma	Concertadas	37	—	—	37	6	3	—	2	4	1	—	16	—	—	—	53
	Construidas	1	—	—	1	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1
Casas de machinas e carros	Concertadas	3	1	1	5	—	—	—		—		—	—	—	1	1	6
	Construidas	1	—	—	1	4	—		—			—	4	—	—	—	5
Latrinas	Concertadas	19	6	6	31	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	32
	Construidas	12	—	2	14	12	—	—	—	—		—	12	—	—	—	26
Poços	Concertados	2	2	1	5	7	4	4	—	7	3	7	32	—	—	—	37
	Construidos	3	—	—	3	4	3	—	—	3	—	—	10	—	1	1	11
Mastros de signaes	Assentados	6	—	1	7	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	7
Guaritas	Concertadas	2	—	—	2	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	2
	Construidas	10	2	—	12	—	—	—		2	—	—	2	3	—	3	17
Muros de fecho	Concertados	1	—		1	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	1
Muros de arrimo	Construidos	1	—	—	1	1	—		—	—	—		1	—	—	—	2
	Concertados	4	—	—	4	1	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	6
Boeiros	Concertados	23	10	1	64	—	6	—	—		—	—	6	—	—	—	70
	Construidos	7		—	7	6	4	1	—	—	—	1	12	—	—	—	19
Pontilhões	Concertados	9	8	3	20	—	—	—	—	—	—	—		4		4	24
Passagens superiores	Concertadas	4	—	—	4	1	—	—		1	1	—	1	—			5
,, inferiores	Concertadas	5	7		12	1	—	—		1			3	2	1	3	18
Pontes	Pintadas	2			2	—			—			—	1	—			3

Trabalhos diversos

A divisão da Linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 46:648$736, que é assim discriminada:

Secção Paulista

Á Locomoção.	8:791$630	
Ao Trafego	1:884$100	
Ao Almoxarifado	216$000	
A diversos particulares.	13:775$780	24:667$510

Secção Rio Claro

Á Locomoção.	8:500$826	
Ao Trafego	1:362$200	
A diversos particulares.	12:118$200	21:981$226
Total		46:648$736

Despesa por conta de capital

A divisão da Linha, durante o anno de 1917, escripturou em conta de capital a importancia total de 808:114$597, que é assim discriminada:

Secção Paulista

Augmento da camada de lastro de pedra, no trecho da linha entre Rio Claro e São Carlos	127:224$950	
Linha de Nova Odessa a Santa Barbara	165:133$813	
Estudos da linha de São Carlos a Araraquara	11:498$910	
Installação de 1 girador em Jundiahy .	28:743$830	
Casa de Chefe em Souza Queiroz . .	6:999$100	
Casa de Chefe em Leme	10:195$000	
Calçamento do pateo da estação de Leme	3:033$600	
Nova estação de Leme	14:120$900	
Augmento do armazem de Araras . .	11:800$000	
Casa de turma em Pirassununga . . .	3:000$000	
Casas de empregados em Cordeiro . .	8:106$800	
Nova estação do km. 9 da linha de Sta. Rita	8:177$460	
Posto telegraphico do km. 169 do Tronco	8:500$000	
Passagens inferiores nos kms. 95, 120, 130, 146, 147, 154, 158 e 219, kms. 19 e 28 da linha de Santa Rita e km. 13 da linha Descalvadense	48:452$300	454.986$663
A transportar		454:986$663

6

Transporte		454:986$663

Secção Rio Claro

(TRECHO FEDERAL)

Calçamento do pateo do armazem de Jahú	6:022$860	
Casa para Chefe das Officinas em Rio Claro	25:922$480	31:945$340

(TRECHO ESTADUAL)

Empedramento da linha de Bebedouro a Barretos e ramal de Ribeirão Bonito.	150:476$495	
Estudos do prolongamento do ramal dos Agudos	92:600$952	
Calçamento do pateo da estação de Bebedouro	440$000	
Augmento do armazem de Palmar . .	12:840$000	
Augmento do armazem de Mandembo .	9:386$400	
Augmento da estação de Piratininga. .	937$000	
Casa de Chefe em Collina	4:328$700	
Passagens inferiores nos kms. 220 e 271 do Tronco	10:565$980	
Importancia correspondente a 25 % do custo dos trilhos de 25 kg. por metro e accessorios empregados na substituição de trilhos velhos entre as estações de Graminha e Ibitirama. . .	39:607$067	321:182$594
Total		808:114$597

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

Annos	SECÇÕES		Total
	Paulista	Rio Claro	
Em 1916	1.117:051$316	1.359:455$650	2.476:506$966
Em 1917	922:138$012	1.281:289$450	2 203:427$462
Differença para .	— 194:913$304	— 78:166$200	— 273:079$504

As despesas totaes da Linha em 1917, se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista				
Administração	86.526$000	3:358$278	—	89:884$278
Via Permanente	449:822$189	174:908$315	411$100	625:141$604
Estações e Edificios	78:970$100	41:004$150	5:507$300	125:481$550
Obras d'Arte	33:601$130	12:428$630	3:002$500	49:032$260
Cercas e Cancellas	12:410$640	4:429$370	—	16:840$010
Lastro	4:571$530	2:287$580	—	6:859$110
Pensões	8:899$200	—	—	8:899$200
Somma	674:800$789	238:416$323	8:920$900	922:138$012
Secção Rio Claro				
Administração	86:526$000	686$195	—	87:212$195
Via Permanente	623:403$570	287:491$526	27:456$400	938:351$496
Estações e Edificios	118:138$990	73:426$852	14:424$860	205:990$702
Obras d'Arte	21:507$460	5:346$712	1:196$000	28:050$172
Cercas e Cancellas	9:795$320	3:653$565	—	13:448$885
Lastro	3:467$650	3:208$350	—	6:676$000
Pensões	1:560$000	—	—	1:560$000
Somma	864:398$990	373:813$200	43:077$260	1.281:289$450

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Total geral				
Administração	173:052$000	4:044$473	—	177:096$473
Via Permanente	1.073:225$759	462:399$841	27:867$500	1.563:493$100
Estações e Edificios	197:109$090	114:431$002	19:932$160	331:472$252
Obras d'Arte	55:108$590	17:775$342	4:198$500	77:082$432
Cercas e Cancellas	22:205$960	8:082$935	—	30:288$895
Lastro	8:039$180	5:495$930	—	13:535$110
Pensões	10:459$200	—	—	10:459$200
Somma	1.539:199$779	612:229$523	51:998$160	2.203:427$462

As despesas de Administração desta divisão communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Secção Paulista	5,0
Secção Rio Claro	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesas da Linha em 1917, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista				
Administração	+ 1:751$000	— 192$230	—	+ 1:558$770
Via Permanente	— 67:749$431	— 3:041$503	— 337$120	— 71:128$054
Estações e Edificios	— 27:138$430	— 60:329$752	— 19:837$080	— 107:304$832
Obras d'Arte	— 5:775$240	— 13:412$958	— 6:042$770	— 25:230$968
Cercas e Cancellas	+ 2:068$480	+ 1:464$470	—	+ 3:532$950
Lastro	+ 2:480$780	+ 318$480	—	+ 2:799$260
Pensões	+ 860$000	—	—	+ 860$000
Differença para	— 93:502$841	— 75:193$493	— 26:216$970	— 194:913$304
Secção Rio Claro				
Administração	+ 1:751$000	— 564$700	—	+ 1:186$300
Via Permanente	— 117:408$395	+ 41:593$478	— 12:737$600	— 88:552$517
Estações e Edificios	+ 15:585$435	— 1:859$554	+ 3:577$360	+ 17:303$241
Obras d'Arte	+ 4:366$740	— 6:761$439	— 3:040$000	— 5:434$699
Cercas e Cancellas	+ 1:390$650	— 1:535$335	—	— 144$685
Lastro	— 1:709$890	— 703$950	—	— 2:413$840
Pensões	— 110$000	—	—	— 110$000
Differença para	— 96:134$460	+ 30:168$500	— 12:200$240	— 78:166$200

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Total geral				
Administração	+ 3:502$000	— 756$930	—	+ 2:745$070
Via Permanente	— 185:157$826	+ 38:551$975	— 13:074$720	— 159:680$571
Estações e Edificios	— 11:552$995	— 62:189$306	— 16:259$720	— 90:002$021
Obras d'Arte	— 1:408$500	— 20:174$397	— 9:082$770	— 30:665$667
Cercas e Cancellas	+ 3:459$130	— 70$865	—	+ 3:388$265
Lastro	+ 770$890	— 385$470	—	+ 385$420
Pensões	+ 750$000	—	—	+ 750$000
Differença para	— 189:637$301	— 45:024$993	— 38:417$210	— 273:079$504

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de dezembro de 1917, era o seguinte:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitolas de 1m,00	Todas as linhas
Engenheiro-Chefe	—	—	1
Engenheiro-Ajudante	—	—	1
Engenheiros-Residentes	1	5	6
Engenheiro-Architecto	—	—	1
Ajudante do Engenheiro-Residente	1	—	1
Desenhista	—	—	1
Escripturario	—	—	1
Auxiliar do Engenheiro-Residente	1	—	1
Continuo	—	—	1
Mestres de linha	6	11	17
Feitores — Turmas ordinarias	45	81	126
Feitores — » extraordinarias	1	2	3
Trabalhadores — Turmas ordinarias	281	378	659
Trabalhadores — » extraordinarias	28	26	54
Mestres de obras	1	1	2
Pedreiros	18	25	43
Serventes	21	35	56
Carpinteiros	6	10	16
Ferreiros	4	4	8
Malhadores	4	4	8
Pintores	4	2	6
Machinistas dos britadores	1	1	2
Somma	423	585	1.014

Ramal de Piracicaba

Em 1902 fôra estudado o ramal de Piracicaba, e foram organizados tres projectos distinctos, apresentando os caracteres technicos seguintes:

DESCRIPÇÃO	I Projecto	II (Para tracção electrica)	III
Declividade maxima	1,8 %	4 %	2,2 %
Raio minimo	300 m.	200 m.	200 m.
Extensão	46 km.	40 km.	43 km.

O ponto inicial destes projectos era no km. 78 + 400 m. da linha em trafego, entre Nova Odessa e Villa Americana, e o ponto terminal a cidade de Piracicaba.

Foi tambem estudada uma variante, partindo de Villa Americana, que porém não apresentava vantagem sobre os projectos.

Tendo sido, em 1913, resolvida a construcção dessa linha. pelo projecto n. 1, approvado pelo Governo do Estado, organizou-se uma turma para iniciar os trabalhos pela locação. Mas como não fosse encontrado no campo vestigio algum de estudo feito onze annos atrás, tornou-se necessario correr uma nova linha de exploração e fazer um novo projecto, desenvolvendo-se, como o primitivo, na bacia do rio Piracicaba, com a direcção sensivelmente parallela a esse rio, e medindo a extensão total de 46 kilometros.

Foi começada, em Março de 1914, a construcção do primeiro trecho, do ponto de entroncamento á villa de Santa Barbara, n'uma extensão de 13 kilometros, e concluido este anno de 1917, tendo sido feita a inauguração, até á estação de Santa Barbara, em 14 de Julho.

Prevendo a demora no proseguimento dos trabalhos da construcção da parte restante deste ramal, em virtude da grande causa que a tudo tem affectado, e, para não se perder a linha locada no terreno, foram cravadas estacas de cimento armado nos pontos principaes de referencia.

A seguir transcrevo o minucioso relatorio do distincto collega, Engenheiro Pedro Soares de Camargo, sobre a construcção parcial deste ramal e sobre os estudos do prolongamento do ramal dos Agudos e do alargamento da bitola da linha de São Carlos a Araraquara.

Linha de Nova Odessa a Santa Barbara

No anno 1917 se continuou a construcção da linha de Nova Odessa a Santa Barbara, linha essa que ficou concluida em Maio e foi inaugurada em 14 de Julho. De Janeiro a Março se concluiu o movimento de terra da esplanada de Santa Barbara, tendo sido excavados 22 mil metros cubicos de terra, dos quaes 20 mil com o excavador mecanico, e 2 mil pelos meios ordinarios. Essa terra foi distribuida por varios aterros que precisavam de reforço, tendo sido transportada a uma distancia média de 2.860 metros.

A linha foi calçada, nivelada e encaixada em toda a sua extensão. Foram assentados tres desvios com cinco chaves em Santa Barbara, e um desvio com duas chaves em Recanto. Foi tambem concluida a construcção da cerca em toda a extensão da linha. Construiram-se duas linhas telegraphicas com postes de guarantan. Foi terminada a construcção do posto telegraphico e de duas casas de empregados em Recanto; concluiram-se tambem os edificios da estação, casa para o chefe, e dois grupos de duas casas de empregados em Santa Barbara. Construiu-se uma casa de turma. Assentou-se o encanamento de agua para Santa Barbara; foram construidas em Santa Barbara e Recanto duas caixas d'agua enterradas. com a capacidade de 38 metros cubicos cada uma, com as respectivas columnas para alimentação das locomotivas. Construiram-se na explanada de Santa Barbara dois boeiros abertos de 0m, 60 de vão de alvenaria de tijolo; um destes boeiros foi prolongado por baixo de uma rua, com manilhas de concreto de 0m,60 de diametro; foram feitas as testas de varios boeiros construidos nos annos anteriores. Foram passadas duas escripturas de desapropriação, ficando adquiridas todas as terras e bemfeitorias occupadas pelo ramal.

Em resumo: — a construcção da linha de Nova Odessa a Santa Barbara se fez por administração, em pouco mais de tres annos. As obras foram iniciadas em Março de 1914 e concluidas em Maio de 1917. Para a preparação do leito da linha se excavaram 227 mil metros cubicos de terra, que foram transportados a uma distancia média de 730 metros. Dos 227 mil metros cubicos de terra, 68 mil foram excavados com o excavador mechanico e transportados com os vagões de virar de 1m,60 de bitola. A linha foi construida com dormentes usados, de aço, e com trilhos de 32 kilos por metro, tambem usados. Foram assentados 12.959 metros de linha principal e 981 metros de desvios. Em Recanto ha um desvio com duas chaves, e em Santa Barbara tres desvios com cinco chaves. Em Recanto foram construidas, além do edificio do posto telegraphico, duas casas para empregados; mais ou menos a meia extensão do ramal foram construidas duas casas: uma para o feitor e outra para a turma de conserva; — em Santa Barbara foram edificadas: uma estação com armazem, uma casa para o chefe da estação, e dois grupos de duas casas para empregados. O ramal possue dois abastecimentos de agua, um em Recanto

e outro em Santa Barbara; em ambos a agua vem por gravidade desde a nascente até á caixa d'agua enterrada; da caixa ella é distribuida ás locomotivas e ás casas de empregados. Todos os edificios de Recanto e de Santa Barbara têm serviço de esgotos As obras d'arte construidas na linha de Nova Odessa a Santa Barbara são 21: 1 ponte, 1 passagem inferior e 19 boeiros. A linha está fechada de ambos os lados com cerca de arame farpado e postes feitos de dormentes velhos. Com postes de guarantan, foram assentadas duas linhas telegraphicas entre Recanto e Santa Barbara. As terras, bemfeitorias e nascentes de agua occupadas pela linha e suas dependencias pertencem a 24 propriedades. Todas essas terras, bemfeitorias e nascentes de agua já estão adquiridas para a Companhia Paulista.

Relação das obras d'arte e dos edificios

Kilometro 78 + 387—Posto telegraphico de Recanto.
Kilometro 78 + 399—Caixa d'agua de Recanto.
Kilometro 78 + 400—Ponta da agulha da chave de entroncamento do ramal.
Kilometro 78 + 579—Casa de empregados n. 1, de Recanto.
Kilometro 78 + 600—Casa de empregados n. 2, de Recanto.
Kilometro 79 + 156—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 79 + 652—Boeiro em arco, 2 metros de vão, muros e alas de pedra, arco de tijolos.
Kilometro 79 + 749—Boeiro duplo em arco, 2 vãos de $0^{m},60$, muros de pedra, arcos de tijolos.
Kilometro 80 + 478—Passagem inferior de $2^{m},50$ de vão, alvenaria de tijolos, alas de pedra secca, vigas metallicas.
Kilometro 80 + 532—Boeiro oval de concreto, $0^{m},80$ por $1^{m},10$.
Kilometro 81 + 780—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 82 + 512—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 82 + 990—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 84 + 266—Casa de turma.
Kilometro 84 + 296—Casa do feitor.
Kilometro 86 + 562—Boeiro oval de concreto, $0^{m},80$ por $1^{m},10$.
Kilometro 87 + 166—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 87 + 668—Boeiro oval de concreto, $0^{m},80$ por $1^{m},10$.
Kilometro 88 + 70—Boeiro oval de concreto, $0^{m},80$ por $1^{m},10$.
Kilometro 88 + 375—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 88 + 914—Boeiro oval de concreto, $0^{m},80$ por $1^{m},10$.
Kilometro 89 + 300—Boeiro de concreto, $0^{m},60$ de diametro.
Kilometro 89 + 798—Boeiro aberto de alvenaria de tijolo, $0^{m},60$ de vão.
Kilometro 89 + 808—Boeiro aberto de alvenaria de tijolo, $0^{m},60$ de vão.
Kilometro 90 + 110—Boeiro oval de concreto, $0^{m},80$ por $1^{m},10$.

Kilometro 90+782—Ponte de 12 metros de vão sobre o ribeirão dos Toledos; fundação sobre estacas de concreto, encontros de alvenaria de tijolo, alas de pedra secca, viga metallica de estrado superior.
Kilometro 90+920—Boeiro, parte aberto, de alvenaria de tijolo, 0^m,60 de vão parte em concreto, secção circular, 0^m,60 de diametro.
Kilometro 90+940—Grupo de 2 casas de empregados de Sta. Barbara.
Kilometro 90+962—Grupo de 2 casas de empregados de Sta. Barbara.
Kilometro 90+980—Casa para o chefe da estação de Sta. Barbara.
Kilometro 91+ 50—Caixa d'agua de Santa Barbara.
Kilometro 91+ 52—Boeiro aberto de alvenaria de tijolo, 0^m,60 de vão.
Kilometro 91+ 88—Estação de Santa Barbara.
Kilometro 91+359 Fim da recta da estação de Santa Barbara.

Alinhamentos da linha construida entre Recanto e Santa Barbara

Kilometro	Curvas				Rectas
	Sentido	Raio	Angulo central	Extensão metros	Extensão metros
78 + 387 — Recanto					
a 78 + 400					13
a 78 + 440	esquerda	916^m,75	2°30′	40	
a 78 + 539					99
a 79 + 148	esquerda	572^m,99	60°54	609	
a 79 + 873					725
a 80 + 148	direita	572^m,99	27°30′	275	
a 80 + 381					233
a 80 + 825	esquerda	572^m,99	44°24′	444	
a 81 + 154					329
a 81 + 509	direita	505^m,58	40°14′	355	
a 81 + 721					212
a 81 + 971	esquerda	505^m,58	28°20′	250	
a 82 + 967					996
a 83 + 585	direita	572^m,99	61°48′	618	

Kilometro	Curvas: Sentido	Raio	Angulo central	Extensão metros	Rectas: Extensão metros
83 + 585 a 86 + 756					3.171
86 + 756 a 86 + 891	direita	505m,58	15°18′	135	
86 + 891 a 87 + 101					210
87 + 101 a 87 + 269	esquerda	301m,61	31°56′	168	
87 + 269 a 87 + 615					346
87 + 615 a 87 + 813	direita	301m,61	37°37	198	
87 + 813 a 87 + 992					179
87 + 992 a 88 + 198	esquerda	301m,61	39°08′	206	
88 + 198 a 88 + 348					150
88 + 348 a 88 + 828	direita	301m,61	91°12′	480	
88 + 828 a 88 + 948					120
88 + 948 a 89 + 216	esquerda	301m,61	50°55	268	
89 + 216 a 89 + 318					102
89 + 318 a 89 + 598	direita	301m,61	53°12′	280	
89 + 598 a 89 + 798	direita	559m,01	20°30′	200	
89 + 798 a 89 + 962					164
89 + 962 a 90 + 351	esquerda	301m,61	73°54′	389	
90 + 351 a 91 + 088 — Santa Barbara					737
			Total	4.915	7.786

RESUMO

	metros	
Extensão em recta	7.786	61,3 %
Extensão em curva	4.915	38,7 %
Extensão total	12.701	100 %

Declividades da linha construida entre Recanto e Santa Barbara

Kilometro	Altitudes	Declividades	Nivel	Rampa Importação	Rampa Exportação
			metros	metros	metros
78+387 — Recanto	529 m,44				
a		0	213		
78+600	529m,44				
a		0,8 %		840	
79+440	536m,16				
a		0	160		
79+600	536m,16				
a		1,6 %		3.560	
83+160	593m,12				
a		2,5 %		400	
83+560	603m,12				
a		0	960		
84+520	603m,12				
a		0,8 %			560
85+080	598m,64				
a		0	760		
85+840	598m,64				
a		0,2 %			440
86+280	597m,76				
a		2,5 %			180
86+460	593m,26				
a		0,9 %			780
87+240	586m,24				
a		0,5 %			440
87+680	584m,04				
a		0	310		
87+990	584m,04				
a		1,0 %			200
88+190	582m,04				
a		2,5 %			800
88+990	562m,04				
a		1,8 %			240
89+230	557m,72				
a		0	210		
89+440	557m,72				
a		2,5 %			740
90+180	539m,22				
a		2,0 %			486
90+666	529m,50				
a		0	422		
91+088	529m,50 — Santa Barbara				
Total			3.035	4.800	4.866

Resumo:

	metros	
Extensão em nivel	3.035	23,9 %
Extensão em rampa no sentido da importação	4.800	37,8 %
Extensão em rampa no sentido da exportação	4.866	38,3 %
Extensão total	12.701	

Prolongamento do ramal dos Agudos

Baseando nos reconhecimentos feitos em 1916 no sertão situado além de Piratininga, se fizeram em 1917 os estudos definitivos para o prolongamento do ramal dos Agudos, de Piratininga até ás cabeceiras do rio Tibiriçá. O serviço foi começado em Março, em Piratiniuga; nos ultimos dias do anno a exploração estava feita até ao kilometro 90, cerca de 7 kilometros além do ponto em que o prolongamento entra na bacia do rio Tibiriçá. O reconhecimento geral que fizemos em 1916 foi aperfeiçoado por reconhecimentos parciaes que iamos fazendo á medida que avançava a exploração. Desses reconhecimentos parciaes resultaram duas pequenas alterações no traçado primitivamente indicado. A primeira modificação foi na sahida de Piratininga. Com o fim de evitar a subida da serra dos Agudos pela cabeceira do corrego do Veado que é muito ingreme, o traçado indicado em 1916 procurava outra subida da serra á esquerda do corrego do Veado, passava para a bacia do rio Turvo, e depois para a do Alambary. Corrida a linha segundo este traçado, resolveu-se tambem estudar uma variante, subindo o corrego do Veado até ao alto da serra, e seguindo por esse alto até ás primeiras cabeceiras do rio Alambary. Esta variante deu um bom encurtamento sobre o outro traçado, embora com aggravamento consideravel do movimento de terra. Além disso, ao passo que o raio minimo das curvas do traçado primitivo era de 200 metros, foi preciso na variante recorrer a raios de 150 metros na subida da serra pelo corrego do Veado. Como, porém, o encurtamento é consideravel, cerca de 5 kilometros, foi adoptado o traçado desta variante para traçado definitivo. A segunda modificação do traçado de 1916 foi na subida do valle do ribeirão das Antas. A linha subiu pela margem esquerda em vez de atravessar o ribeirão das Antas e subir pela margem direita. Antes de regressar, a turma de engenheiros procedeu ao levantamento das estradas de rodagem que ligam Baurú a Piratininga, e o kilometro 90 do prolongamento á estação de Lauro Muller da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Nos primeiros mezes do anno corrente, os eugenheiros têm sido aproveitados nos trabalhos de escriptorio relativos ao prolongamento, trabalhos estes que estarão terminados em Abril.

O traçado definitivo do prolongamanto é o seguinte: partindo de Piratininga com a altitude de 497 metros, elle

transpõe o corrego do Veado e o do Monjolo, seu affluente, e começa logo a subir com 2 % pela encosta da margem esquerda do corrego do Veado, até attingir no kilometro 5, com a altitude de 594 metros, o alto da serra dos Agudos em uma garganta divisora de aguas entre o corrego do Veado, da bacia do rio Batalha, e o corrego da Fructeira, da bacia do rio Turvo. Do kilometro 5 a linha vai pelo alto da serra dos Agudos mais ou menos em nivel até ao kilometro 8, de onde ella sobe até attingir no kilometro 10 a cota 628 metros, sempre no alto da serra. No kilometro 10 ella começa a descer com 2 % para o valle do rio Alambary. No kilometro 11 a linha passa com aterro por uma garganta da serra, onde nasce o corrego Santa Olivia, affluente do corrego Catharina, que por sua vez o é do Alambary. Dessa garganta ella desce pela margem direita do corrego Santa Olivia, que atravessa no kilometro 14, para attingir no kilometro 15 a margem esquerda do corrego Catharina, na altitude de 540 metros. Por essa margem a linha desce com declividade suave até atravessar no kilometro 17, e com a cota 520 metros, o corrego Laranja Azeda, nome que tem o rio Alambary em sua nascente. A travessia se faz pouco acima da barra do corrego Catharina. Do kilometro 17 até ao kilometro 35, a linha desce pela margem esquerda do rio Alambary, cortando sete dos seus affluentes, os corregos: Retiro, Poço, Manta Queimada, Jacuba, Corrente, Cardoso e Santa Luzia. No kilometro 35, e na altitude de 478 metros, a linha corta o rio Alambary, pouco abaixo da confluencia do ribeirão Serrote, affluente da sua margem direita. Passando para a encosta da margem direita do Alambary, a linha sobe pela margem direita do ribeirão Serrote até ao kilometro 39, proximo á barra do corrego Agua Limpa, seu affluente da margem direita, e acompanha este até ao kilometro 42. Dahi a linha começa a subir até alcançar no kilometro 46, e na cota 586 metros, o divisor de aguas entre os ribeirões Serrote e das Antas. Do kilometro 46 ao kilometro 49, ella acompanha esse divisor de aguas, do lado do ribeirão das Antas, e cortando as cabeceiras dos seus affluentes Congonhas e Vorá. No kilometro 49 e com a cota 597 metros a linha chega ás cabeceiras de um affluente sem nome, da margem esquerda do corrego Barra Bonita, tributario do ribeirão das Antas. Desce pela margem direita desse affluente, até á sua confluencia com o corrego Barra Bonita, atravessa este no kilometro 53 e na altitude de 512 metros,

e procura a margem esquerda do ribeirão das Antas, que attinge no kilometro 58 e na altitude de 499 metros, depois de atravessar o corrego do Soares. Dahi a linha começa a subir com rampa suave a margem esquerda do ribeirão das Antas, atravessando em caminho os corregos Eduardo Porto, Seraphim e Galdino. No kilometro 71 e na altitude de 536 metros, a linha deixa a margem do ribeirão das Antas e começa a subir para as suas cabeceiras, que ella attinge no kilometro 79 depois de atravessar os corregos do Cunha, do Paes, do Ananias e do Galvão, tributarios da margem esquerda do ribeirão das Antas. No kilometro 79, e com a cota 645 metros, a linha chega de novo ao alto da serra dos Agudos, no divisor de aguas entre o ribeirão das Antas, da bacia do Paranapanema, e o corrego Barreiro, affluente do rio Feio. Até ao kilometro 83, a linha rodeia as cabeceiras do Barreiro. No kilometro 83 ella attinge, na altitude de 668 metros, o ponto em que convergem os tres divisores de aguas Barreiro-Tibiriçá, Tibiriçá-Peixe e Peixe-Barreiro. Do kilometro 83 ao kilometro 90, a linha acompanha o divisor de aguas entre os rios Feio e Tibiriçá, conservando-se, porém, sempre na vertente deste ultimo. No kilometro 90, ponto terminal da linha, ella está na altitude de 650 metros.

A linha será bem servida por oito estações. A primeira, no kilometro 8, servirá grande parte das lavouras formadas na bacia do Batalha, no alto da serra dos Agudos, e na bacia do Barreiro, affluente do Turvo; todas estas lavouras actualmente se servem de Piratininga. A segunda estação será no kilometro 20, á margem do Alambary, entre os seus affluentes Retiro e Poço; esta estação servirá ás lavouras existentes na serra dos Agudos, cabeceiras do corrego Tres Barras, affluente da margem direita do Alambary, e ás lavouras da parte média da bacia do rio Turvo. A terceira estação, localizada tambem á margem do Alambary, no kilometro 32, proximo ao corrego Santa Luzia, servirá ás fazendas da serra dos Agudos, existentes na cabeceira do ribeirão Preto (affluente da margem direita do Alambary), e á vasta zona onde existem as povoações de São Pedro do Turvo e Espirito Santo do Turvo. A quarta estação será estabelecida no kilometro 42, á margem direita do corrego Agua Limpa, e servirá toda a bacia do ribeirão Serrote, onde já ha algumas lavouras formadas. No kilometro 53, ficará a quinta estação, destinada aos moradores de toda a bacia da Barra Bonita, e da parte inferior das vertentes dos ribeirões das

Antas e Vermelho. No kilometro 66, á margem do ribeirão das Antas, será localizada a sexta estação, que servirá a parte média da bacia do ribeirão das Antas, e a maior parte das vertentes dos ribeirões Vermelho e São João, affluentes da parte inferior do rio Alambary. No kilometro 83, se construirá a setima estação, que vai servir a parte superior da vertente do rio do Peixe. Finalmente, no kilometro 90, será localizada a oitava e ultima estação desta secção do prolongamento, nas cabeceiras do corrego Santa Cecilia, affluente da margem direita do rio Tibiriçá, cerca de 7 kilometros á jusante das primeiras cabeceiras do rio Tibiriçá. Esta estação servirá a todas as lavouras que estão se estabelecendo nas cabeceiras do Tibiriçá, e a muitas fazendas já formadas nas cabeceiras dos corregos Corredeira e Barreiro, affluentes do rio Feio. No local da oitava estação, que fica no planalto divisor de aguas entre os rios Tibiriçá e Feio, não ha agua por gravidade. Ha, porém, facilidade em adduzir por meio de bombas elevatorias as aguas do corrego Santa Cecilia, affluente da margem direita do Tibiriçá, ou as aguas de uma das cabeceiras do Barreiro; ambas as aguas estão a menos de um kilometro do logar da estação.

A linha, entre Piratininga e a cabeceira do corrego Santa Cecilia tem 89.400 metros de extensão. As condições technicas da linha são muito boas, principalmente em planta. Na subida da serra dos Agudos pela encosta do corrego do Veado foram empregadas excepcionalmente seis curvas de 150 metros de raio. Nas cabeceiras do affluente sem nome se adoptou uma curva de 160 metros de raio. Na descida do corrego Santa Olivia e na subida para o divisor de aguas Serrote-Antas, foram empregadas cinco curvas de 180 metros. Todas as outras curvas da linha tem o raio minimo de 200 metros, sendo grande a proporção das curvas de mais de 300 metros de raio. A declividade maxima empregada foi a de 2 %.

Condições technicas do prolongamento do ramal dos Agudos

Alinhamentos

Alinhamentos	Raios	Numeros	metros	Extensão metros	%
Rectas	—	176	—	48.024	53,7
Curvas	505m,58	10	1.462		
	399m,78	9	3.014		
	301m,61	99	22.383		
	266m,53	1	397		
	200m,00	44	9.918		
	180m,08	5	2.520		
	160m,00	1	477		
	150m,00	6	1.205		
		175		41.376	46,3
Total				89.400	

Declividades

Declividades em millimetros por metros	Extensão em rampa Importação metros	Extensão em rampa Exportação metros	Extensão em nivel metros
0			29.060
2	2.040	—	
3,5	—	1.240	
4	1.000	—	
5	1.600	180	
6	1.520	880	
8	2.340	860	
9	600	—	
10	1.840	600	
11	—	1.340	
12	360	700	
13	1.460	5.180	
14	—	860	
15	1.020	840	
16	2.400	320	
17	940	1.500	
17,5	—	340	
18	8.900	1.860	
18,5	2.600	—	
20	7.320	7.700	
Total = 89.400	35.940	24.400	29.060
	40,2 %	27,3 %	32,5 %

Linha de São Carlos a Araraquara

Bitola de $1^m,60$

No anno de 1917 foram submettidos á approvação do Governo os estudos definitivos para o alargamento da bitola da linha de São Carlos a Araraquara. Esses estudos foram feitos de modo a aproveitar o leito da actual linha, na maior extensão possivel. Entre São Carlos e um ponto situado dois e meio kilometros além de Ibaté, e entre Fortaleza e Araraquara, a nova linha de bitola larga ou aproveita o mesmo leito da linha actual, ou delle se afasta a pequena distancia para permittir ás curvas se desenvolverem com grandes raios. Entre um ponto situado dois e meio kilometros além de Ibaté e Fortaleza, a nova linha se afasta completamente da linha actual, para a direita, desenvolvendo-se segundo um novo traçado.

A linha de bitola de $1^m,00$, actualmente em trafego, entre São Carlos e Araraquara, tem 50.133 metros de extensão. Destes 50.133 metros, 19.840 metros têm as condições technicas apropriadas para a bitola larga. Nestes 19.840 metros de linha é completamente aproveitado o leito actual, sendo preciso apenas fazer um alargamento, para que elle possa comportar a superstructura da bitola larga. E' preciso construir leito novo para a nova linha em 26.600 metros de extensão. A nova linha de bitola larga ficará então com 46.440 metros entre São Carlos e Araraquara, offerecendo um encurtamento de 3.693 metros sobre a linha actual. A nova linha ficará com boas condições technicas: as declividades não serão mais fortes que as da linha actual, 2 %, as rampas serão mais curtas, e o raio minimo das curvas será de 300 metros.

Com o alargamento da bitola entre São Carlos e Araraquara, a Companhia Paulista ficará com a sua rêde de bitola de $1^m,00$ cortada em duas. Para remediar este inconveniente será assentado um terceiro trilho na nova linha de $1^m,60$ de São Carlos a Araraquara; esse terceiro trilho permittirá a circulação do material rodante de bitola de $1^m,00$, de modo a não ficarem isoladas uma da outra as duas secções em que ficará dividida a rêde de bitola estreita da Companhia Paulista.

Condições technicas da linha de São Carlos a Araraquara

Bitola de $1^{m},60$

Alinhamentos

Alinhamentos	Raios	Numero	metros	Extensão metros	%
Rectas	—	— 51	—	30.701	66,1
Curvas	$667^{m},55$	1	162		
	$554^{m},51$	1	382		
	$537^{m},18$	1	282		
	$533^{m},02$	1	102		
	$520^{m},90$	3	607		
	$505^{m},58$	8	2.238		
	$477^{m},50$	1	264		
	$470^{m},96$	1	291		
	$458^{m},40$	2	340		
	$443^{m},42$	1	520		
	$419^{m},28$	1	402		
	$399^{m},78$	15	4.061		
	$373^{m},70$	1	130		
	$330^{m},60$	1	339		
	$301^{m},61$	12	5.619		
		50		15.739	33,9 %
		Total		46.440	

Declividades

Declividades em millimetros por metros	Extensão em rampa Importação metros	Extensão em rampa Exportação metros	Extensão em nivel metros
0			6.550
2,5	400	—	
4	—	500	
5	—	660	
6	—	640	
6,5	—	720	
10	—	1.180	
11,5	—	260	
12	—	900	
12,5	1.080	—	
13	1.830	—	
13,1	—	800	
13,2	—	1.060	
13,6	—	1.860	
15	300	—	
16	440	680	
17	540	4.720	
17,7	—	1.440	
18	—	980	
19	4.000	—	
19,5	2.720	820	
20	2.760	8.600	
Total = 46.440	14.070	25.820	6.550
	30,3 %	55,6 %	14,1 %

Jundiahy, 25 de Abril de 1918.

Alberto de Mendonça Moreira
Chefe da Linha.

V

Locomoção

Passo a transcrever em sua integra o minucioso relatorio que me foi apresentado pelo Snr. Alfredo Williams, que continúa a prestar com zelo e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da divisão a meu cargo, referente ao anno de 1917.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Alfredo Williams,
Chefe da Locomoção.

LOCOMOÇÃO

I

Material de tracção e rodante

Todo o material de tracção e rodante da Companhia Paulista conserva-se em estado satisfactorio, excepção feita de locomotivas obsoletas, em numero de 6, que foram já excluidas do quadro de existencia total, abaixo mencionado.

Era a seguinte a existencia daquelle material, em 31 de Dezembro de 1917:

Descripção	Secção Paulista		Secção R. Claro	Total
	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	
Locomotivas	82	9	82	173
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de inspecção	—	—	2	2
„ para pagamentos	1	—	2	3
„ de luxo	7	—	—	7
„ restaurantes	8	—	4	12
„ de 1.ª classe	21	2	26	49
Carro de 1.ª classe, especial	1	—	—	1
Carros de 2.ª classe	14	6	28	48
„ compostos	13	3	17	33
„ dormitorios, especiaes	1	—	3	4
„ dormitorios, para passageiros	—	—	10	10
„ reservados	3	—	2	5
„ reservados, para presos	1	—	1	2
„ para bagagem	17	3	22	42
„ para correio	5	—	5	10
„ funebres	1	—	1	2
„ para conducção de pessoal	—	—	3	3
„ para animaes de raça	2	—	—	2
„ frigorificos para leite	2	—	—	2
„ para transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis para serviços do Trafego	3	—	1	4
Vagões de soccorro	4	—	3	7
„ diversos	2.011	54	1.462	3.527
Carretões para transporte de locomotivas	2	—	—	2
Guindastes á mão (ambulantes)	2	—	2	4
Guindastes a vapor	6	—	3	9

Em confronto com o anno anterior, verificam-se as alterações seguintes, no quadro de material rodante:

Bitola de 1m,60

Tendo sido recebidas as quatro grandes locomotivas encommendadas á *American Locomotive Company*, e que são as de numeros 90 a 93, ficou sendo de 82 o numero de locomotivas em trafego, nesta secção de linha.

Foram construidos durante o anno dous carros de primeira e dous de segunda classe, que receberam, respectivamente, os numeros 53 e 54, 20 e 21. Os dous primeiros são de lotação de 60 logares e os ultimos de 98, cada um; todos receberam installação de luz electrica.

Foram transformados em carros para bagagem os carros de 1.ª classe, pequenos, ns. 105 e 106; passaram para a bitola de 1m,00, transformados em dormitorios para passageiros, os carros ns. 69 e 70 de segunda classe, da bitola de 1m,60, que receberam nova numeração (141 e 142).

Foram construidas, em 1917, 14 gaiolas duplas e 7 ditas simples, para gado, ás quaes foram dados os numeros seguintes: 1.492 a 1.501, 2.497 a 2.500 (gaiolas duplas) e 679, 681, 1.606 a 1.610 (gaiolas simples).

Com ferragens velhas de outros vagões, reconstruiram-se como gaiolas duplas mais 36 vehiculos, e como gaiolas simples mais 14.

A differença entre o numero de vagões diversos do anno anterior e o de 1917 é de 23, nesta secção, sendo que, além dos 21 vehiculos novos, acima mencionados, fizemos constar tambem dous vagões para transporte de locomotivas, que appareciam sempre em separado e que englobamos agora para se não confundirem com os dous carretões especiaes para transporte de locomotivas, que a Companhia Paulista possue, tambem.

Apparecem, em 1917, 4 vagões de soccorro. Havia um desses vagões — o destacado em Cordeiro — que não era numerado; neste anno foi dado ao mesmo o numero 2.011, augmentando assim o quadro respectivo.

Foi entregue ao trafego mais um automovel para passageiros, construido nas officinas de Jundiahy, sendo de tres a existencia total, nesta secção.

Bitola de $1^m,00$

Foi construido em 1917 mais um carro para conducção de pessoal, igual aos de ns. 161 e 162, typo de bonde, o qual recebeu o n. 163.

A lotação desse novo carro é de 82 logares.

Os carros dormitorios ns. 133 e 134, para passageiros, soffreram modificações no compartimento de 1.ª classe, que passou a salão aberto, com 6 camas.

Foram construidas para esta secção 8 gaiolas simples e 1 dupla, para gado, ás quaes foram dados os numeros 1.463 a 1.470 e 1.005, respectivamente. Com ferragens velhas de outros vagões, reconstruiram-se 28 gondolas e 1 gaiola simples.

O numero de vagões para conducção de lenha foi elevado a 60, com a transformação de mais 11 gondolas de 24.000 kilogrammas.

Venda de material

Das locomotivas obsoletas, já encostadas, foram vendidas as de ns. 3 e 9, da bitola de $1^m,60$, á razão de 60$000 a tonelada.

O estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1917, é discriminado em seguida, em confronto com 1916, 1915, 1914 e 1913.

DESCRIPÇÃO	Secção Paulista										Secção Rio Claro				
	Bitola de 1 m,60					Bitola de 0 m,60					Bitola de 1 m,00				
	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913
Em bom estado. . . .	55	48	55	61	39	7	6	8	10	7	55	53	49	68	31
Em regular estado. . .	25	25	22	15	35	2	3	3	1	3	21	21	26	9	49
Em reparação	2	5	4	5	3	—	—	—	—	1	6	8	7	5	4
	82	78	81	81	77	9	9	11	11	11	82	82	82	82	84

São consideradas em estado regular aquellas que, desde a ultima reparação percorreram mais de 100.000, 75.000 e 65.000 kilometros, segundo os typos existentes, de passageiros, cargas e manobras, na bitola de 1^{m},60; 15.000 na bitola de 0^{m},60, e, na bitola de 1^{m},00, segundo os typos respectivos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros a base para essa consideração.

Foi de 8.706.707 kilometros o percurso das locomotivas, em 1917, mais 717.536 do que em 1916.

Comparado com os annos de 1916, 1915, 1914 e 1913, vêem-se neste percursos os augmentos seguintes:

Bitola	1916	1915	1914	1913
De 1^{m},60 . . .	+ 183.873	+ 639.833	+ 926.255	+ 660.354
De 0^{m},60 . . .	+ 10.966	+ 20.293	+ 17.493	— 38.850
De 1^{m},00 . . .	+ 522.697	+ 1.135.537	+ 967.780	+ 562.338
	+ 717.536	+ 1.795.663	+ 1.911.528	+ 1.183.842

Passamos a discriminar esse percurso pelas categorias de trens existentes:

BITOLA DE		SERVIÇO DO TRAFEGO — TRENS DE passageiros	mixtos	cargas	gado e frigorificos	Em manobras e reservas	Serviço da Linha — Trens de lastro	TOTAL POR BITOLA
De $1^m,60$	1917	1.031.556	90.923	1.129.287	131.226	1.470.678	25.719	3.879.389
	1916	933.490	83.732	1.069.452	71.130	1.450.456	87.256	3.695.516
	1915	785.827	80.371	828.363	96.090	1.238.269	210.636	3.239.556
	1914	809.221	30.705	753.656	105.948	1.151.972	101.632	2.953.134
	1913	863.619	32.570	946.053	98.142	1.166.677	111.974	3.219.035
De $0^m,60$	1917	27.056	30.719	10.318	—	19.446	10.367	97.906
	1916	30.962	22.117	12.208	—	18.847	2.806	86.940
	1915	35.929	10.248	13.722	—	17.417	297	77.613
	1914	32.814	11.327	16.055	—	15.941	4.276	80.413
	1913	24.011	10.220	24.713	—	17.134	60.678	136.756
De $1^m,00$	1917	1.025.532	196.090	2.009.420	344.038	1.146.839	7.493	4.729.412
	1916	852.110	254.723	1.627.595	371.789	1.090.471	10.027	4.206.715
	1915	717.814	329.291	1.227.395	309.233	926.621	83.521	3.593.875
	1914	899.250	235.961	1.240.505	342.628	846.460	196.828	3.761.632
	1913	1.036.854	134.942	1.700.610	307.304	898.438	88.926	4.167.074
TOTAL GERAL	1917	2.084.144	317.732	3.149.025	475.264	2.636.963	43.579	8.706.707
	1916	1.816.562	360.572	2.709.255	442.919	2.559.774	100.089	7.989.171
	1915	1.539.570	419.910	2.069.480	405.323	2.182.307	294.454	6.911.044
	1914	1.741.285	277.993	2.010.216	448.576	2.014.373	302.736	6.795.179
	1913	1.924.484	177.732	2.671.376	405.446	2.082.249	261.578	7.522.865

Damos a segnir os augmentos nos percursos de locomotivas nos annos de 1917, 1916, 1915, 1914 e 1913, expressos em porcentagem sobre o percnrso do anno de 1912:

Anno de 1912 PERCURSO	1917	1916	1915	1914	1913
6.203.368	% 40,35	% 28,79	% 11,41	% 9,54	% 21,27

Inclnimos abaixo os angmentos nos percnrsos, nos annos de 1908 a 1917, expressos em porcentagem, sobre o percnrso de 1917.

Anno de 1917 PERCURSO	1917	1916	1915	1914	1913	1912	1911	1910	1909	1908
3.844.893	% 126,45	% 107,79	% 79,75	% 76,73	% 95,66	% 61,34	% 36,69	% 22,74	% 18,87	% 3,26

O quadro seguinte mostra a existencia de locomotivas e sua utilização, em 1917, 1916, 1915, 1914 e 1913:

Percurso em kilometros	NUMERO DE LOCOMOTIVAS — BITOLA DE														
	1 m,60					0 m,60					1 m,00				
	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913
Não utilizadas	—	—	1	—	—	3	—	2	—	3	—	—	—	—	—
Cedidas á construcção (Ramal de Piracicaba)	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—
De 100 a 10.000	1	1	4	3	—	1	3	3	2	1	—	—	—	—	—
» 10.000 » 20.000	7	5	6	6	7	3	2	3	5	4	—	1	1	2	2
» 20.000 » 30.000	7	8	10	13	9	2	2	1	3	2	3	4	12	7	9
» 30.000 » 40.000	16	13	18	33	16	—	—	—	1	1	10	13	18	14	13
» 40.000 » 50.000	13	15	18	12	24	—	—	—	—	—	13	19	26	25	13
Superior » 50.000	38	36	24	14	21	—	—	—	—	—	56	45	25	34	47
Total	82	78	81	81	77	9	9	11	11	11	82	82	82	82	84

Fazemos, em separado, um confronto do numero de locomotivas, que excederam a 50.000 kilometros, em 1917, 1916, 1915, 1914 e 1913:

BITOLA DE	1917	1916	1915	1914	1913
1m,60	38	36	24	14	21
1m,00	56	45	25	34	47
Total. . .	94	81	49	48	68

Os maiores percursos, em 1917, couberam ás locomotivas numeros:

55 da bitola de 1m,60, que percorreu 83.521 kilometros
9 » » » 0m,60, » » 22.126 »
39 » » » 1m,00, » » 89.380 »

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargas, referidos sómente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram:

Secção Paulista

Bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	1917	1916	1915	1914	1913
Locomotivas dos trens de passageiros	40.812	41.043	30.490	30.578	36.746
Locomotivas dos trens de cargas	32.160	30.887	25.664	22.627	28.140

Bitola de 0m,60

DESIGNAÇÃO	1917	1916	1915	1914	1913
Locomotivas dos trens de passageiros	14.255	14.007	13.684	9.619	7.280
Locomotivas dos trens de cargas	8.559	5.816	4.711	4.343	7.456

Secção Rio Claro

Bitola de 1m,00

DESIGNAÇÃO	1917	1916	1915	1914	1913
Locomotivas dos trens de passageiros	46.458	41.975	37.424	36.952	39.622
Locomotivas dos trens de cargas	49.484	43.231	34.856	36.050	44.296

Os quadros seguintes mostram os percursos médios e totaes das locomotivas, classificadas pelas dimensões dos seus elementos principaes, comparando-os com 1916, 1915, 1914 e 1913:

Designação	Numero de locomotivas					PERCURSO — TOTAL					PERCURSO — MÉDIO				
	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913
						Bitola de 1m,60									
Locomotivas de trens de passageiros															
1 a 6	6	6	6	6	2	356.622	364.011	330.742	299.032	107.652	59.437	60.668	55.124	49.839	53.826
8, 38 a 41 e 48 a 50	8	8	8	8	8	282.680	222.708	187.000	227.095	296.443	35.335	27.839	23.375	28.387	37.055
9 a 11	—	—	3	3	3	—	—	4.742	10.288	28.562	—	—	1.594	3.429	9.521
22	1	1	1	1	1	2.360	5.182	3.848	5.696	17.526	2.360	5.182	3.848	5.696	17.526
24 a 26	3	3	3	3	3	65.975	52.664	11.330	28.224	81.282	21.992	17.555	3.777	9.408	27.094
68 e 69	2	2	2	2	2	84.534	97.828	116.460	81.700	102.016	42.267	48.914	58.230	40.850	51.008
70 e 71	2	2	2	2	2	73.285	95.494	101.202	63.496	52.084	36.642	47.747	50.601	31.748	26.042
72 a 77	6	6	6	6	6	334.888	311.331	189.826	232.400	306.578	55.815	51.888	31.638	38.733	51.096
90 a 93	4	—	—	—	—	105.648	—	—	—	—	26.412	—	—	—	—
Locomotivas de trens de cargas															
12 a 15	3	4	4	4	4	3.022	2.152	1.510	6.517	18.857	1.007	538	378	1.629	4.714
17 e 18	2	2	2	2	2	10.415	3.636	4.616	1.126	288	5.207	1.818	2.308	563	144
19 a 21	3	3	3	3	3	2.314	3.202	1.271	23.734	28.452	771	1.067	424	7.911	9.484
27 a 29 e 33 a 37	8	8	8	8	8	218.966	228.653	242.251	212.420	253.997	27.371	28.582	30.281	26.552	31.750
42 a 47 e 54 a 57	10	10	10	10	10	522.264	479.826	357.901	298.260	384.806	52.226	47.983	35.790	29.826	38.481
58 a 63	6	6	6	6	6	268.265	255.729	189.256	192.138	245.960	44.711	42.621	31.543	32.023	40.993
78 e 79 (Ramal de Piracicaba)	2	—	—	—	—	11.412	—	—	—	—	5.706	—	—	—	—
80 a 82	3	3	3	3	3	153.263	138.722	127.100	80.394	80.686	51.087	46.241	42.367	26.798	26.895

Designação	Numero de locomotivas					PERCURSO									
						TOTAL					MÉDIO				
	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913
						Bitola de 0m,60									
Locomotivas de trens de passageiros															
5 a 11	3	3	3	4	4	33.991	27.981	25.671	26.754	29.472	11.330	9.327	8.557	6.689	7.368
Locomotivas de trens de cargas															
5 a 11	3	4	4	5	4	33.991	37.308	34.228	33.442	29.472	11.330	9.327	8.557	6.689	7.368
						Bitola de 1m,00									
Locomotivas de trens de passageiros															
13, 14 e 16	3	3	3	4	4	29.536	44.199	57.777	50.337	63.428	9.845	14.733	19.259	12.584	15.857
24	1	1	1	1	1	26.375	36.842	27.883	31.728	53.530	26.375	36.842	27.883	31.728	53.530
27, 30 e 35 a 40	8	8	8	9	9	467.824	386.031	343.230	357.976	433.875	58.478	48.254	42.904	39.775	48.208
60 a 62	3	3	3	3	3	94.787	140.549	155.659	134.654	149.299	31.596	46.850	51.886	44.884	49.766
63 a 66	4	4	4	4	4	220.855	175.983	136.177	176.222	187.511	55.214	43.996	34.044	44.055	46.877
84 a 87	4	4	4	4	4	229.170	181.827	140.030	172.890	102.912	57.292	45.457	35.007	43.222	25.728
Locomotivas de trens de cargas															
1 e 2	2	2	2	2	2	97.338	91.550	75.765	79.694	103.644	48.669	45.775	37.883	39.847	51.822
3 a 12 e 70 a 73	14	14	14	14	14	806.417	721.411	592.418	625.790	715.943	57.601	51.529	42.315	44.699	51.139
17 a 23	7	7	7	7	7	291.491	334.349	222.967	273.142	314.894	41.642	47.764	31.852	39.020	44.985
26	1	1	1	1	1	33.137	28.498	18.291	24.579	44.361	33.137	28.498	18.291	24.579	44.361
31 a 34 e 41 a 53	17	17	17	17	17	793.894	693.068	548.118	489.607	776.503	46.700	40.769	32.242	28.800	45.677
74 a 80	7	7	7	7	7	476.940	346.333	322.795	322.481	310.246	68.134	49.476	46.118	16.068	14.321
81 a 83	3	3	3	3	3	40.776	23.321	29.309	11.939	72.574	13.592	7.774	9.770	14.979	24.191
89 e 90 (Mallet)	2	2	2	2	2	82.649	52.759	37.711	50.422	42.896	41.324	26.379	18.856	25.211	21.448

A contar de 1907, foram vendidas ou encostadas, por obsoletas, as seguintes locomotivas:

Da bitola de 1m.60 — Encostadas { Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8. Nova numeração: 16.
» » » » — Vendidas { Numeração antiga: 3 e 4. Nova numeração: 9, 10 e 11.

Total 11

Da bitola de 0m.60 — Vendidas: 3 e 4.

Total 2

Da bitola de 1m.00 — Vendidas { 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 15 (1.a), 15 (2.a), 16, 28, 29, 53 e 54.

Total 15

Total geral 28

Damos no quadro abaixo o numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1897 até Dezembro de 1917, com as differenças verificadas, tendo-se sempre em vista o anno anterior.

ANNOS	Bitola de 1m.60	Bitola de 0m.60	TOTAL	Bitola de 1m.00	Total geral	DIFFERENÇA	
						Mais	Menos
1917	3.879.389	97.906	3.977.295	4.729.412	8.706.707	717.536	—
1916	3.695.516	86.940	3.782.456	4.206.715	7.989.171	1.078.127	—
1915	3.239.556	77.613	3.317.169	3.593.875	6.911.044	115.865	—
1914	2.953.134	80.413	3.033.547	3.761.632	6.795.179	—	727.686
1913	3.219.035	136.756	3.355.791	4.167.074	7.522.865	1.319.497	—
1912	2.615.401	122.837	2.738.238	3.465.130	6.203.368	947.964	—
1911	2.427.605	70.232	2.497.837	2.757.567	5.255.404	536.147	—
1910	2.264.696	66.462	2.331.158	2.388.099	4.719.257	113.245	—
1909	2.142.272	69.196	2.211.468	2.394.544	4.606.012	583.310	—
1908	1.828.326	87.249	1.915.575	2.107.127	4.022.702	177.809	—
1907	1.779.755	70.241	1.849.996	1.994.897	3.844.893	227.522	—
1906	1.720.916	77.992	1.798.908	1.818.463	3.617.371	248.256	—
1905	1.625.158	74.044	1.699.202	1.669.913	3.369.115	—	129.439
1904	1.645.800	76.861	1.722.664	1.775.890	3.498.554	27.046	—
1903	1.629.273	75.133	1.704.406	1.767.102	3.471.508	—	155
1902	1.691.082	79.111	1.770.193	1.701.470	3.471.663	92.930	—
1901	1.742.639	88.233	1.830.872	1.547.861	3.378.733	438.577	—
1900	1.585.200	89.500	1.674.700	1.265.456	2.940.156	40.747	—
1899	1.593.544	69.702	1.663.246	1.236.163	2.899.409	—	23.702
1898	1.586.266	75.885	1.662.151	1.260.960	2.923.111	—	204.222
1897	1.692.831	121.140	1.813.971	1.313.362	3.127.333	—	—

Consta do quadro abaixo o percurso de vehiculos (carros e vagões) nas bitolas de 1m, 60 e 0m, 60, em 1917, comparado com 1916, 1915, 1914 e 1913.

Estão incluidos no mesmo os percursos feitos por vehiculos desta Companhia, nas linhas da São Paulo Railway Company.

Designação	BITOLA DE 1m, 60 E 0m, 60				
	1917	**1916**	**1915**	**1914**	**1913**
Carros					
Bitola de 1m, 60	14.017.558	12.911.371	11.536.004	11.897.829	12.738.458
Bitola de 0m, 60	289.954	437.047	461.970	452.572	285.506
Total	14.307.512	13.348.418	11.997.974	12.350.401	13.023.964
Vagões					
Bitola de 1m, 60	39.765.353	31.742.659	27.527.012	24.835.654	27.422.741
Bitola de 0m, 60	229.967	299.973	383.299	365.844	518.995
Total	39.995.320	32.042.632	27.910.311	25.201.498	27.941.736
PERCURSO TOTAL (Carros e vagões)	54.302.832	45.391.050	39.908 285	37.551.899	40.965.700

A contar de 1 de Janeiro de 1917, a nossa escripturação de vehiculos da bitola de um metro soffreu modificação: é feita por vehiculo-kilometro de quatro eixos e não pelo antigo systema, de ser considerado cada vehiculo de quatro eixos como dois ditos de dois eixos. Julgamos conveniente, por isso, não fazer confronto nenhum com os annos anteriores, para evitar possiveis confusões.

Damos abaixo o percurso de vehiculos (carros e vagões) da bitola de $1^m,00$. em 1917:

Designação	Bitola de $1^m,00$ 1917
Carros	9.693.312
Vagões	36.543.031
Total. . .	46.236.343

A confrontarmos com os annos anteriores, teriamos de duplicar os algarismos acima, para dar o numero de vehiculos-kilometro — dous eixos da extincta escripturação. Foi de 100.539.175 vehiculos-kilometro o percurso total, nas tres bitolas de linha.

Os quadros abaixo dão a conhecer, em detalhe, o movimento e o percurso dos vehiculos de $1^m,60$ de bitola

Designação		Carros C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.	Carros C. P. nas linhas da S. P. R.	Total	Carros S. P. R. nas linhas da C. P.	Percurso total dos Carros C. P.
Bitola de $1^m,60$	1917 . . .	15.268.383	1.537.141	16.805.524	2.787.966	14.017.558
	1916 . . .	14.029.171	1.484.400	15.513.571	2.602.200	12.911.371
	1915 . . .	12.358.156	1.401.736	13.759.892	2.223.888	11.536.004
	1914 . . .	12.465.277	1.576.640	14.041.917	2.144.088	11.897.829
	1913 . . .	13.526.200	1.753.860	15.280.060	2.541.602	12.738.458

Designação		Vagões C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.	Vagões C. P. nas linhas da S. P. R.	Total	Vagões S. P R. nas linhas da C. P.	Percurso total dos vagões C. P.
Bitola de $1^m,60$	1917 . . .	42.711.773	8.506.324	51.218.097	11.452.744	39.765.353
	1916 . . .	37.992.261	10.172.334	48.164.595	16.421.936	31.742.659
	1915 . . .	30.683.236	9.163.420	39.846.656	12.319.644	27.527.012
	1914 . . .	26.296.362	8.525.644	34.822.006	9.986.352	24.835.654
	1913 . . .	32.086.807	10.324.242	42.411.049	14.988.308	27.422.741

Foram as seguintes as épocas de maior intensidade de trafego de vehiculos, em 1917:

Bitola de 1m,60	— Agosto —	6.459.403	vehiculos	— kilometro
„ „ 0m,60	— Junho —	62.105	„	„
„ „ 1m,00	— Agosto —	4.611.483	„	„

Damos, a seguir, o movimento de reparação do material de tracção e rodante, em 1917, comparado com 1916, 1915, 1914 e 1913.

Em 1917, as despesas totaes de reparações de locomotivas importaram em 748:500$740. Comparando essas despesas com 1916, 1915, 1914 e 1913, temos:

+ 80:410$680 que em 1916
+ 125:653$200 „ „ 1915
+ 89:374$580 „ „ 1914
+ 76:694$020 „ „ 1913

O percurso de 1917 foi o maior que teve a Companhia Paulista, como se vê do quadro respectivo.
As referidas despesas de reparações se distribuem do modo seguinte, pelas tres bitolas:

Designação	Em 1917	Em 1916	Em 1915	Em 1914	Em 1913	Comparação em 1917 com 1916	com 1915	com 1914	com 1913
Bitolas de 1m,60 e 0,m60									
Pessoal . . .	241:621$740	203:782$420	221:015$930	199:860$940	171:480$140	+ 37:839$320	+ 20:605$810	+ 41:760$800	+ 70:141$600
Material . . .	104:132$410	108:419$530	90:191$110	106:056$000	155:801$220	— 4:287$120	— 13:941$300	— 1:923$590	— 51:668$810
Total Rs. .	345:754$150	312:201$950	311:207$040	305:916$940	327:281$360	+ 33:552$200	+ 34:547$110	+ 39:837$210	+ 18:472$790
Bitola de 1m,00									
Pessoal . . .	240:778$750	212:407$760	180:484$100	213:833$090	177:001$640	+ 28:370$990	+ 60:294$650	+ 26:945$660	+ 63:777$110
Material . . .	161:967$840	143:480$350	131:156$400	139:376$130	167:523$720	+ 18:487$490	+ 30:811$440	+ 22:591$710	— 5:555$880
Total Rs. .	402:746$590	355:888$110	311:640$500	353:209$220	344:525$360	+ 46:858$480	+ 91:106$090	+ 49:537$370	+ 58:221$230
Total geral Rs.	748:500$740	668:090$060	622:847$540	659:126$160	671:806$720	+ 80:410$680	+125:653$200	+ 89:374$580	+ 76:694$020

Referidas as despesas geraes á unidade de trabalho locomotiva-kilometro, o custo de reparação foi de:

$086 em 1917
$084 „ 1916
$090 „ 1915
$097 „ 1914
$090 „ 1913

As despesas com reparação de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho, offerecem, separadas as secções, o seguinte confronto, em 1917 a 1913:

DESIGNAÇÃO	Importancia média das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-km.		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60						
Em 1917	$093	$040	$133	$061	$026	$087
„ 1916	$086	$045	$131	$054	$029	$083
„ 1915	$108	$044	$152	$067	$027	$094
„ 1914	$108	$058	$166	$066	$035	$101
„ 1913	$080	$073	$153	$051	$047	$098
Comparação com 1916 . .	+$007	—$005	+$002	+$007	—$003	+$004
„ „ 1915 . .	—$015	—$004	—$019	—$006	—$001	—$007
„ „ 1914 . .	—$015	—$018	—$033	—$005	—$009	—$014
„ „ 1913 . .	+$013	—$033	—$020	+$010	—$021	—$011
Bitola de 1m,00						
Em 1917	$065	$044	$109	$051	$034	$085
„ 1916	$065	$044	$109	$051	$034	$085
„ 1915	$066	$047	$113	$050	$036	$086
„ 1914	$072	$047	$119	$057	$037	$094
„ 1913	$052	$049	$101	$043	$040	$083
Comparação com 1916 . .	=$000	=$000	=$000	=$000	=$000	=$000
„ „ 1915 . .	—$001	—$003	—$004	+$001	—$002	—$001
„ „ 1914 . .	—$007	—$003	—$010	—$006	—$003	—$009
„ „ 1913 . .	+$013	—$005	+$008	+$008	—$006	+$002

Foram reparadas nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro, em 1917, 130 locomotivas, sendo 123 que entraram no calculo constante do quadro acima e 7 pertencentes a outras Emprezas. Damos a seguir o movimento dessas reparações:

DESIGNAÇÃO	Em Jundiahy	Em Rio Claro	TOTAL
Da bitola de 1m,60	59	—	59
„ „ „ 0m,60	4	—	4
„ „ „ 1m,00	37	23	60
De outras Companhias . . .	3	4	7
Total	103	27	130

Não estão nesses numeros incluidas as reparações correntes, dos depositos, que vão em quadro separado, ainda neste mesmo capitulo.

Fazemos, abaixo, a classificação daquellas reparações:

Jundiahy

Bitola de	Reparações geraes 1917	Reparações geraes 1916	Reparações leves 1917	Reparações leves 1916	TOTAL 1917	TOTAL 1916
1m,60	29	29	30	13	59	42
0m,60	3	4	1	2	4	6
1m,00	37	35	-	1	37	36
De outras Companhias . .	3	5		—	3	5
Total . .	72	73	31	16	103	89

Rio Claro

Bitola de	Reparações geraes 1917	Reparações geraes 1916	Reparações leves 1917	Reparações leves 1916	TOTAL 1917	TOTAL 1916
1m,60	—	—	—	—	—	—
1m,00	3	3	20	13	23	16
De outras Companhias . .	4	2	—	—	4	2
Total . . .	7	5	20	13	27	18

As locomotivas de outras Companhias foram reparadas, a pedido e por conta das mesmas. O quadro seguinte dá a conhecer a procedencia e o importe dessas reparações:

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Sorocabana Railway Company			
Sua locomotiva n. 616 . . .	12:875$600	7:166$560	20:042$160
Comp. Estrada de F. Jaboticabal			
Sua locomotiva n. 2 (Metade das despesas correu por conta da Companhia Paulista, devido a um accidente occorrido com a mesma na esplanada de Jaboticabal) . .	1:574$000	816$580	2:390$580
Sua locomotiva n. 1	1:943$510	1:056$490	3:000$000
Estrada de F. Noroeste do Brasil			
Sua locomotiva n. 21 . . .	6:550$100	5:425$750	11:975$850
„ „ „ 23	6:329$280	5:222$960	11:552$240
„ „ „ 31	6:775$500	4:997$350	11:772$850
Comp. Estrada de Ferro do Dourado			
Sua locomotiva n. 1	5:901$300	3:034$700	8:936$000
Total. . . .	41:949$290	27:720$390	69:669$680

Pequenas reparações

As reparações correntes de depositos, que ordinariamente consistem em calçar as sapatas das cruzetas e as buxas da braçagem, cerrar os parallelos e os bronzes dos puxavantes, trocar os anneis dos embolos, os apparelhos retentores de fagulhas, etc., etc., vão comparadas nos quadros abaixo, entre 1917 e 1916:

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$

DEPOSITOS	Numero de reparações	
	1917	1916
Jundiahy	738	433
Campinas	3.126	2.257
Cordeiro	1.103	423
Rio Claro	375	224
Itirapina	9	1
São Carlos	210	36
Porto Ferreira	456	472
Total	6.017	3.846

Bitola de $1^m,00$

DEPOSITOS	Numero de reparações	
	1917	1916
Rio Claro	1.440	1.283
São Carlos	1.769	2.232
Rincão	836	683
Jaboticabal	1.160	500
Bebedouro	30	—
Dous Corregos	419	517
Total	5.654	5.215

Carros

As despesas com a conservação e reparação de carros, em 1917, importaram em 511:036$810,

+	53:094$870	que em 1916
+	119:406$850	„ „ 1915
+	133:796$180	„ „ 1914
+	48:213$710	„ „ 1913

Damos a seguir uma comparação dessas despesas com os annos de 1916 a 1913:

Designação	Em 1917	Em 1916	Em 1915	Em 1914	Em 1913	COMPARAÇÃO com 1916	com 1915	com 1914	com 1913
Bitolas de 1m,60 e 0m,60									
Pessoal . . .	144:481$000	111:005$620	85:455$620	106:558$770	100:594$560	+ 33:475$380	+ 59:025$380	+ 37:922$230	+43:886$440
Material . .	138:222$900	124:229$640	81:996$810	74:700$390	122:292$750	+ 13:993$260	+ 56:226$090	+ 63:522$510	+15:930$150
Total Rs. .	282:703$900	235:235$260	167:452$430	181:259$160	222:887$310	+47:468$640	+115:251$470	+101:444$740	+59:816$590
Bitola de 1m,00									
Pessoal . . .	112:954$480	118:657$750	124:706$250	118:584$690	113:883$990	— 5:703$270	— 11:751$770	— 5:630$210	929$510
Material . .	115:378$430	104:048$930	99:471$280	77:396$780	126:051$800	- 11:329$500	+ 15:907$150	+ 37:981$650	—10:673$370
Total Rs. .	228:332$910	222:706$680	224:177$530	195:981$470	239:935$790	+ 5:626$230	+ 4:155$380	+ 32:351$440	—11:602$880
Total geral Rs.	511:036$810	457:941$940	391:629$960	377:240$630	462:823$100	+53:094$870	+119:406$850	+133:796$180	+48:213$710

Foram em numero de 479 as reparações procedidas em as officinas de Rio Claro, as quaes se distribuem da fórma seguinte:

Bitola de 1m,60	335
„ „ 0m,60	4
„ „ 1m,00	140
Total	479

O quadro abaixo mostra a classificação desses concertos em comparação com 1916, 1915 e 1914. Não fazemos confronto com o anno de 1913, por não existirem dados completos, sobre a classificação de concertos, naquelle anno.

BITOLA de	CONCERTOS GRANDES				CONCERTOS MÉDIOS				CONCERTOS LEVES				Total geral			
	1917	1916	1915	1914	1917	1916	1915	1914	1917	1916	1915	1914	1917	1916	1915	1914
1m,60	13	16	12	8	37	46	47	60	285	285	225	196	335	347	284	264
0m,60	—	2	2	2	3	—	1	—	1	—	1	—	4	2	4	2
1m,00	8	35	28	17	48	50	30	40	84	78	129	90	140	163	187	147
Total . .	21	53	42	27	88	96	78	100	370	363	355	286	479	512	475	413

Nas officinas de Jundiahy foram feitos, em carros, apenas ligeiros concertos, em numero de 12.

O quadro seguinte se refere aquellas despesas pelas unidades de trabalho:

ANNOS	POR CARRO-KILOMETRO		
	Pessoal	Material	Total
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$			
Em 1917	$010	$010	$020
„ 1916	$009	$009	$018
„ 1915	$007	$007	$014
„ 1914	$009	$006	$015
„ 1913	$008	$009	$017
Comparação com 1916 . . .	+ $001	+ $001	+ $002
„ „ 1915 . . .	+ $003	+ $003	+ $006
„ „ 1914 . . .	+ $001	+ $004	+ $005
„ „ 1913 . . .	+ $002	+ $001	+ $003
Bitola de $1^m,00$			
Em 1917	$012	$012	$024

Não fazemos confronto com os annos anteriores, na bitola de $1^m,00$, devido á alteração havida no systema de escripturação. A realidade, por carro-kilometro, de quatro eixos, apparece em 1917.

Existiam em concerto, nas officinas de Rio Claro, em 31 de Dezembro de 1917, 25 carros, sendo

16 da bitola de $1^m,60$
1 „ „ „ $0^m,60$
8 „ „ „ $1^m,00$

Durante o anno de 1917 foram substituidos 3 eixos e 56 aros, em carros da bitola de $1^m,60$; em carros da bitola de $1^m,00$ foram substituidos 80 aros e 12 pares de rodas completos, com aros e eixos.

Fizemos, em 1917, reparações grandes nos carros n. 14 de 2.ª classe e 30 (bagagem) da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e reparação média no carro n. 1, de 2.ª classe, da Companhia Melhoramentos de Monte Alto. As despesas correspondentes foram debitadas ás respectivas Estradas.

Luz electrica

Eram os seguintes os carros dotados de luz electrica, em 31 de Dezembro de 1917:

Designação	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00
Reservados	4	7
Restaurantes	8	4
De luxo	7	—
„ 1.ª classe	19	25
„ 2.ª „	14	17
Compostos	13	10
Bagagens	11	5
Correios	4	2
Dormitorios	—	10
Total	80	80

Nova pintura

Damos abaixo um quadro demonstrativo dos serviços de nova pintura, em carros, nos annos de 1917, 1916, 1915 e 1914:

BITOLA DE	1917	1916	1915	1914
1m,60	13	20	18	7
0m,60	—	2	2	2
1m,00	8	35	31	18
Total	21	57	51	27

A contar de 1907, foram vendidos a outras Estradas 6 carros de passageiros de bitola de 1m,00.

Vagões

As despesas totaes com a conservação e reparação dos vagões, vão mencionadas no quadro seguinte:

Designação	Em 1917	Em 1916	Em 1915	Em 1914	Em 1913	Comparação em 1917			
						com 1916	com 1915	com 1914	com 1913
Bitolas de 1m,60 e 0m,60									
Pessoal	266:261$750	245:263$790	274:330$790	244:478$250	196:679$140	+ 20:997$960	— 8:069$040	+ 21:783$500	+ 69:582$610
Material	304:653$990	271:751$800	254:694$610	166:111$660	191:730$320	+ 32:902$190	+ 49:959$380	+138:542$330	+112:923$670
Total	570:915$740	517:015$590	529:025$400	410:589$910	388:409$460	+ 53:900$150	+ 41:890$340	+160:325$830	+182:506$280
Bitola de 1m,00									
Pessoal	161:727$780	128:292$400	129:697$420	126:074$610	121:287$570	+ 33:435$380	+ 32:030$360	+ 35:653$170	+ 40:440$210
Material	209:686$600	155:778$260	138:363$000	148:061$080	132:592$540	+ 53:908$340	+ 71:323$600	+ 61:625$520	+ 77:094$060
Total	371:414$380	284:070$660	268:060$420	274:135$690	253:880$110	+ 87:343$720	+103:353$960	+ 97:278$690	+117:534$270
Total geral	942:330$120	801:086$250	797:085$820	684:725$600	642:289$570	+141:243$870	+145:244$300	+257:604$520	+300:040$550

Justificam o augmento de despesas a alta de preços de material e a kilometragem percorrida pelos vagões, em 1917.

Foram as seguintes as despesas por unidade de trabalho:

ANNOS	POR VAGÃO - KILOMETRO		
	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$			
Em 1917	$007	$008	$015
„ 1916	$008	$008	$016
„ 1915	$010	$009	$019
„ 1914	$009	$007	$016
„ 1913	$007	$007	$014
Comparação com 1916. .	— $001	= $000	— $001
„ „ 1915. .	— $003	— $001	— $004
„ „ 1914. .	— $002	+ $001	— $001
„ „ 1913. .	= $000	+ $001	+ $001
Bitola de $1^m,00$			
Em 1917	$004	$006	$010
„ 1916	$005	$006	$011
„ 1915	$006	$006	$012
„ 1914	$005	$006	$011
„ 1913	$004	$004	$008
Comparação com 1916. .	— $001	= $000	— $001
„ „ 1915. .	— $002	= $000	— $002
„ „ 1914. .	— $001	$000	— $001
„ „ 1913. .	= $000	+ $002	+ $002

Aproveitamos, para a comparação acima, dados referentes a vehiculos-kilometro de dois eixos, na bitola de $1^m,60$, e a vehiculos-kilometro de quatro eixos na bitola de $1^m,00$, conforme fôra feito em 1916. Não fizemos o mesmo com os CARROS, na bitola de $1^m,00$, em virtude de que a escripturação não offerece a mesma facilidade que a dos vagões, tendo surgido duvidas em alguns pontos.

Foi de 2.031 o numero de vagões reparados em 1917 nas officinas de Rio Claro e Jundiahy. Neste numero não estão incluidas as reparações ligeiras, feitas pelos postos de exames:

Assim se distribuem aquelles 2.031 vagões:

Bitola de $1^m,60$	920
„ „ $0^m,60$	15
„ „ $1^m,00$	1.096
Total. . . .	2.031

Nos quadros seguintes fazemos menção da classificação desses concertos e confronto com os annos anteriores, de 1916, 1915 e 1914.

Bitolas de	Concertos grandes				Concertos médios				Concertos leves				TOTAL GERAL			
	1917	1916	1915	1914	1917	1916	1915	1914	1917	1916	1915	1914	1917	1916	1915	1914
1m,60 . . .	188	168	256	200	370	353	307	380	362	435	607	615	920	960	1.170	1.195
0m,60 . . .	11	23	10	6	4	—	4	—	—		—	15	15	23	14	21
1m,00 . . .	268	224	227	204	338	206	189	135	490	531	408	937	1.096	961	824	1.276
Communs ás bitolas de 1m,60 e 0m,60. . .	—	—	—	—	—		28	—	—	—	—		—		28	
Total. . .	467	415	493	410	712	563	528	515	852	966	1.015	1.567	2.031	1.914	2.036	2.492

Do anno de 1913 não temos todos os dados, referentes á classificação de concertos de vagões, motivo porque não extendemos a elle o confronto acima.

Os numeros de vagões, que sahiram com nova pintura, em 1917, 1916, 1915 e 1914, se confrontam no quadro seguinte:

BITOLAS DE	1917	1916	1915	1914
1m,60.	377	373	306	429
0m,60.	15	15	15	1
1m,00.	444	402	400	331
Total . . .	836	790	721	761

Durante o anno de 1917, foram substituidos 178 eixos e 292 aros, em vagões da bitola de 1m,60 e 40 pares de rodas com eixos e aros, 260 aros e 23 eixos modificados da bitola de 1m,60, em vagões da bitola de 1m,00.

Em 31 de Dezembro de 1917, existiam em reparação nas officinas da Companhia, em Rio Claro:

17 vagões da bitola de 1m,60 e
33 „ „ „ „ 1m,00, num total de
50

Aguardavam reparação, naquella mesma data:

33 vagões da bitola de 1m,60 e
21 „ „ „ „ 1m,00, num total de
54

De 1907 até 1917 foram vendidos, a estradas affluentes da Companhia Paulista, 3 vagões de bitola de 1m,00.

Material rodante e de tracção comprado ou construido

A contar de 1907 foram comprados ou construidos nas officinas de Jundiahy e Rio Claro:

Designação	Secção Paulista		Secção R. Claro
	Bitola de $1^m,60$	Bitola de $0^m,60$	Bitola de $1^m,00$
Locomotivas .	24	4	39
Carros diversos . . .	58	—	10
Carros de bitola de $1^m,60$ transformados para a bitola de $1^m,00$	-		52
Carros de bitola de $1^m,00$, transformados para a bitola de $0^m,60$		7	—
Vagões diversos	559	14	524
Vagões frigorificos, estrados 100 e caixas 62	50	—	50
Automovel grande para o serviço do Trafego	2	-	1
Automovel pequeno para o serviço da Linha	1	—	—
Guindastes a vapor	6	—	3
Carretões para locomotivas.	2	—	—

Em 31 de Dezembro de 1917 ficaram em construcção, nas officinas de Rio Claro, tres carros para passageiros, para a bitola de $1^m,60$

Concertos diversos

Soffreram reparações, em 1917, além do material já descripto, nos outros pontos:

4 excavadores da bitola de $1^m,00$
15 vagões-lastros, de tombar, da bitola de $1^m,60$
1 automovel da bitola de $1^m,60$

Reparação dos navios Macau e Cabedello

O Governo Brasileiro, mediante autorisação legislativa, resolveu em meiados de 1917 utilizar-se dos navios de nacionalidade allemã, que, desde longa data permaneciam ancorados nos portos brasileiros. Tencionando incorporal-os immediatamente á nossa marinha mercante, o Governo julgou necessario se proceder a uma vistoria geral, na occasião de serem os mesmos occupados. Esta veio patentear a impossibilidade em que se achavam aquellas embarcações de navegar, exigindo reparações, de vulto, em algumas dellas.

Foi alli que a Companhia Paulista, desejando auxiliar o combate á crise de transporte tão accentuada naquella época, se offereceu para, por conta propria, reparar dois daquelles navios. Acceito o offerecimento e designados respectivamente o "Macau" e o "Cabedello" para as devidas reparações, foram ellas iniciadas em Santos aos 5 de Julho daquelle anno. Trabalhando em campo completamente extranho á sua esphera de acção poude a Companhia Paulista desempenhar-se cabalmente do compromisso que assumira entregando, 50 dias após o inicio dos trabalhos, ao Dr. Gomes de Mattos, engenheiro fiscal do Governo, os dois navios em perfeitas condições de navegabilidade, como provaram as experiencias realizadas pelos mesmos, com assistencia daquelle engenheiro e de accordo com o programma por elle elaborado. Quanto aos trabalhos executados, só uma descripção detalhada permittiria a avaliação criteriosa e real da sua importancia. Resumindo, porém, podem elles se classificar nos grupos seguintes:

1.º Confecção das peças desapparecidas e daquellas cujas avarias não permittissem a sua conservação. Foram ellas: cruzetas, valvulas, camisas de cylindros, lubrificadores, cupulas, guias, valvulas cylindricas de garganta, sobrepostas, mancaes e encanamentos de purgação e de lubrificação.

2.º Remendos em geral, comprehendendo os executados nos cylindros, nas valvulas e nos conductos de vapor. Na execução desses remendos, todos feitos em ferro fundido, empregou-se o systema de costuras com estojos de ferro batido, systema esse o mais efficiente em serviços dessa natureza. Foram reforçados interior e exteriormente, por meio de chapas e anneis os que exigiam essa medida.

3.º Serviços accessorios, abrangendo, *in totum*, o que foi desmontado, examinado e ajustado, comprehendendo: parallelos, connectores, caxetas, collares, torneiras e encanamentos de purgação e lubrificação, caldeiras, fornalhas, bombas, conductos de vapor, cylindros, valvulas, movimentos, transmissões, eixo da manivella, haste da helice, mancaes de guia e de escora, canos para guinchos, ventiladores, manometros e registros.

Inteiramente ligada á parte technica está a parte economica. Tomando-se por base os preços do mercado, na occasião em que os concertos foram realizados, a reparação dos 2 navios importou em 100:535$950, assim

distribuidos: Material 50:852$090. mão de obra e administração 42:161$860. Depesas de viagens, fretes, etc. 7:516$000. *Total 100:535$950.*

Eis, em resumo, o trabalho que, realizado em tão curto intervallo de tempo, attestou de modo bastante significativo, o apparelhamento das officinas da Companhia Paulista, bem como, a aptidão e bôa vontade dos funccionarios da Locomoção, cujos esforços congregados, tanto concorreram para o cabal desempenho dessa tarefa.

II

Conducção de trens

Em 1917, as despesas com a conducção de trens subiram a 5.359:948$236, mais 669:361$387 que em 1916. Sómente a lenha importou em 3.285:175$475, contra . . . 2.793:563$340 do anno anterior.

As causas do referido augmento de despesas foram as mesmas já explicadas no relatorio de 1916: o numero de kilometros, bem maior, percorrido pelas locomotivas, a alta de preços do material no mercado e a concorrencia na obtenção da lenha, que veio augmentar, por sua vez, o preço do combustivel, nas nossas diversas zonas

Os quadros seguintes dão a conhecer o augmento de serviço das locomotivas, mez por mez, em confronto com o anno de 1916

Bitola de 1m,60

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

MEZES	Numero de kilometros		Differença em 1917	
	1917	1916		
Janeiro	303.071	281.560	+	21.511
Fevereiro	265.893	243.364	+	22.529
Março	302.929	262.793	+	40.136
Abril	282.130	247.593	+	34.537
Maio	318.438	272.149	—	46.289
Junho	315.066	309.958	+	5.108
Julho	341.541	363.914	—	22.373
Agosto	382.115	356.736	+	25.379
Setembro	338.666	337.991	+	675
Outubro	347.088	348.399	—	1.311
Novembro	322.319	330.616	—	8.297
Dezembro	360.133	340.443	+	19.690
Total	3.879.389	3.695.516	—	183.873

Bitola de 1^m,00

MEZES	Numeros de kilometros		Differença em
	1917	1916	1917
Janeiro	379.522	329.724	+ 49.798
Fevereiro	334.259	302.572	+ 31.687
Março	369.052	317.555	+ 51.497
Abril	362.232	306.411	+ 55.821
Maio	386.119	328.441	+ 57.678
Junho	401.810	327.633	+ 74.177
Julho	421.839	364.961	+ 56.878
Agosto	440.405	394.152	+ 46.253
Setembro	392.515	382.092	+ 10.423
Outubro	417.050	393.563	+ 23.487
Novembro	402.158	372.786	+ 29.372
Dezembro	422.451	386.825	+ 35.626
Total	4.729.412	4.206.715	+ 522.697

O quadro seguinte mostra as despesas com a conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho usuaes, comparando-as ao mesmo tempo com dados anteriores, do ultimo decennio, nas tres secções de linha.

Anno de	Pessoal		Material		TOTAL		Differenças	
	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro
1917	$256	$185	$597	$431	$853	$616	+ $022	+ $029
1916	$250	$177	$581	$410	$831	$587	+ $030	+ $030
1915	$265	$184	$536	$373	$801	$557	— $003	— $011
1914	$266	$188	$538	$380	$804	$568	— $131	— $124
1913	$239	$177	$696	$515	$935	$692	+ $002	— $011
1912	$236	$178	$697	$525	$933	$703	+ $263	+ $190
1911	$214	$164	$456	$319	$670	$513	+ $025	+ $034
1910	$225	$167	$420	$312	$645	$479	+ $041	+ $028
1909	$217	$162	$387	$289	$604	$451	— $047	— $031
1908	$237	$176	$414	$306	$651	$482	—	—

Os preços médios de material, por secção de linha foram os seguintes em 1917, comparados com 1916 a 1913:

Secção Paulista

MATERIAL		Bitolas de 1m,60 e 0m,60					Comparação com os annos de			
		1917	1916	1915	1914	1913	1916	1915	1914	1913
Lenha	m.³	3$891	3$786	3$504	3$498	3$653	+ $108	+ $390	+ $396	+ $241
Oleos	litro	$743	$737	$547	$441	$347	+ $006	+ $196	+ $302	+ $396
Oleo combustivel	kilog.	—		$066	$075		—	— $066	$075	—
Estopa	„	$642	$654	$534	$455	$388	— $012	+ $108	+ $187	+ $254

Secção Rio Claro

MATERIAL		Bitola de 1m,00					Comparação com os annos de			
		1917	1916	1915	1914	1913	1916	1915	1914	1913
Lenha	m.³	3$542	3$328	3$187	3$216	3$268	+ $214	+ $355	+ $326	+ $274
Oleos	litro	$726	$718	$578	$442	$381	+ $008	+ $148	+ $284	+ $345
Oleo combustivel	kilog.	—	—		—			—	—	
Estopa	„	$643	$655	$532	$455	$388	— $012	+ $111	+ $188	+ $255

Carvão. — Não fizemos compra de carvão, depois de declarada a guerra actual.

O quadro seguinte faz menção do consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas, e de lubrificantes e estopa nos vehiculos, e do custo total dos mesmos.

	Designação	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kilogrammas	Importancia	Quantidade em metros 3	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilogrammas	Importancia
Secção Paulista	Bitolas de 1m,60 e 0m,60								
	Locomotivas	523.991,0	10:332$896	505.882,0	1.969:827$540	115.908,00	87:133$752	25.702,00	16:497$487
	Vehiculos	—	—	—	—	24.634,00	17:335$044	13,00	8$515
	Total	523.991,0	10:332$896	505.852,0	1.969:827$540	140.542,00	104:468$796	25.715,00	16:506$002
Secção Rio Claro	Bitola de 1m,00								
	Locomotivas	—	—	410.474,0	1.453:850$640	112.525,75	81:516$407	29.117,50	18:721$340
	Vehiculos	—	—	—	—	29.806,00	21:774$068	546,50	363$515
	Total	—	—	410.474,0	1.458:850$640	142.331,75	103:290$475	29.664,00	19:084$855
	Total geral	523.991,0	10:332$896	916.356,0	3.423:678$180	282.873,75	207:759$271	55.379,00	35:590$857

No quadro acima está incluido o material consumido pelas locomotivas, tambem para serviços por conta de outras verbas diversas.

O quadro seguinte mostra o numero médio de vehiculos rebocados e o consumo de material por typo de locomotivas nas linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$:

Bitola de $1^m,60$

Numero das Locomotivas	TYPO	Numero de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio			
			Carvão em kgrs	Lenha em m³	Lubrificantes em litros	Estopa em kgrs
1 a 6	Passageiros	13,50	—	0,084	0,029	0,009
7	Manobras	—	—	0,122	0,023	0,006
8, 38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	7,26	—	0,102	0,023	0,005
12 a 15	Mixtas	8,80		0,099	0,014	0,008
17 e 18	Cargas	4,59		0,053	0,014	0,008
19 a 21	„	6,58	—	0,068	0,012	0,005
22	Passageiros	1,78	5,921	0,002	0,027	0,007
23	Manobras	—	—	0,115	0,024	0,006
24 a 26	Passageiros	3,76	—	0,099	0,026	0,005
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	17,71	-	0,147	0,024	0,005
30 a 32	Manobras	—	—	0,103	0,018	0,006
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	32,85	—	0,176	0,035	0,005
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	—	—	0,108	0,018	0,007
58 a 63	Cargas	25,89	—	0,150	0,035	0,005
68 e 69	Passageiros	16,31	—	0,121	0,024	0,005
70 e 71	„	14,10	—	0,131	0,032	0,006
72 a 77	„	21,00	4,053	0,071	0,037	0,008
78 e 79	Manobras	—		0,120	0,022	0,007
80 a 82	Cargas	33,82	—	0,270	0,042	0,008
90 a 93	Passageiros	21,85	—	0,097	0,053	0,008

Bitola de $0^m,60$

Numero das Locomotivas	TYPO	Numero de vehiculos rebocados	Carvão em kgrs	Lenha em m³	Lubrificantes em litros	Estopa em kgrs
3 a 11	Mixtas	6,04	-	0,065	0,022	0,006

1913	Comparação com 1916	Comparação com 1915	Comparação com 1914	Comparação com 1913
0:073$100	+ 89:790$390	+ 169:377$980	+ 188:458$020	+ 187:590$130
9:703$930	— 929$810	+ 7:309$610	+ 7:548$680	+ 931$630
3:420$800	+ 1:358$000	+ 2:022$400	+ 900$000	+ 862$800
3:360$460	— 68$740	+ 283$300	+ 111$300	+ 2:084$530
6:558$290	+ 90:149$840	+ 178:993$290	+ 197:018$000	+ 191:469$090

1913	Comparação com 1916	Comparação com 1915	Comparação com 1914	Comparação com 1913
85:455$555	— 38:114$426	— 105:839$529	— 505:358$059	— 1.575:122$659
84:837$700	+ 327:343$620	+ 681:438$920	+ 1.170:814$460	+ 1.739:902$030
49:343$084	+ 4:354$330	+ 34:678$131	+ 53:727$677	+ 55:743$278
11:363$805	— 1:892$036	+ 2:860$594	+ 3:641$669	+ 4:611$844
10:239$816	— 5:642$800	+ 2:105$040	+ 10·211$530	+ 4:665$124
77:895$466	+ 25:473$412	+ 63:563$754	+ 63:254$863	+ 51:183$867
19:135$426	+ 311:522$100	+ 678:806$910	+ 796:292$140	+ 280:983$484

ia. de 2.064:112$499 Os quadros abaixo discriminam aquellas

913	Comparação com 1916	Comparação com 1915	Comparação com 1914	Comparação com 1913
:586$310	+ 101:312$350	+ 139:501$810	+ 125:259$350	+ 94:110$670
:711$690	+ 2:917$770	+ 8:869$780	+ 2:866$370	— 8:695$400
:459$300	+ 1:838$450	+ 3.273$650	+ 2:039$350	+ 986$750
:103$220	— 93$780	+ 701$880	+ 544$340	+ 152$910
:860$520	+ 105:974$790	+ 152:347$120	+ 130:709$410	+ 86:554$930

913	Comparação com 1916	Comparação com 1915	Comparação com 1914	Comparação com 1913
5:731$385	. . . . .	— 1:396$000	— 306:606$915	— 1.295:731$385
7:243$010	+ 164:268$515	+ 423:435$935	+ 585:550$455	+ 833:192$735
9:477$924	+ 3:107$709	+ 34:601$152	+ 51:602$683	+ 51:046$195
0:346$620	— 1:456$667	+ 3:844$053	+ 5:869$658	+ 7:443$533
6:730$773	— 6:957$183	+ 8:825$426	+ 7:588$866	— 17:152$347
6:219$491	+ 2:752$283	+ 27:757$360	+ 29:257$119	+ 18:838$562
5:749$203	+ 161:714$657	+ 497:067$926	+ 373:261$866	— 402:362$707

Se referirmos sómente as bitolas de $1^{m},60$ e $0^{m},60$, foram as seguintes as despesas por conta de conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho, no ultimo decennio:

ANNO DE	Pessoal			Material			Total			Differenças		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro-dous eixos	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro-dous eixos	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro-dous eixos	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro-dous eixos
1917	$320	$208	$015	$850	$553	$041	1$170	$761	$056	—$065	$067	$002
1916	$310	$195	$016	$795	$499	$042	1$105	$694	$058	+$044	+$040	+$004
1915	$317	$196	$016	$744	$458	$038	1$061	$651	$054	$042	—$016	—$002
1914	$342	$208	$016	$761	$462	$036	1$103	$670	$052	$090	—$092	—$003
1913	$297	$190	$014	$896	$572	$041	1$193	$762	$055	—$088	—$074	—$002
1912	$319	$208	$014	$962	$628	$043	1$281	$836	$057	+$308	+$185	+$008
1911	$280	$188	$014	$693	$463	$035	$973	$651	$049	+$071	+$059	+$004
1910	$275	$180	$014	$627	$412	$031	$902	$592	$045	+$055	+$039	+$007
1909	$266	$174	$012	$581	$379	$026	$847	$553	$038	—$107	—$064	—$008
1908	$311	$201	$015	$643	$416	$031	$954	$617	$046	—	—	—

Foi o seguinte o consumo kilometrico medio de combustivel, lubrificantes e estopa, pelos diversos typos de locomotivas, em 1917, na bitola de $1^{m},00$:

Numero das Locomotivas	TYPO	Numero de vehiculos 2 eixos rebocados	Consumo kilometrico medio		
			Lenha em m³	Lubrificantes em litros	Estopa em kgrs
1 e 2	Cargas	15,81	0,132	0,024	0,005
3 a 12 e 70 a 73	Mixtas	14,86	0,116	0,023	0,005
13, 14 e 16	Passageiros	3,91	0,076	0,022	0,011
17 a 23	Cargas	8,77	0,087	0,023	0,008
24	Passageiros	3,85	0,070	0,020	0,009
26	Cargas	7,60	0,101	0,023	0,007
27, 30 e 35 a 40	Passageiros	5,60	0,070	0,021	0,006
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	9,09	0,090	0,024	0,007
54 a 59	Manobras	—	0,106	0,021	0,008
60 a 62	Passageiros	10,15	0,089	0,023	0,008
63 a 66	,,	10,26	0,103	0,023	0,006
74 a 80	Mixtas	12,30	0,086	0,023	0,005
81 a 83	Manobras	9,99	0,119	0,029	0,010
84 a 87	Passageiros	5,45	0,082	0,022	0,005
89 e 90 (Mallet)	Cargas	28,86	0,214	0,069	0,011

Se referirmos as despesas de conducção de trens na bitola de 1m,00, ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados comparativos, no ultimo decennio:

ANNO DE	Pessoal			Material			Total			Differenças	
	TREM kilometro	LOCOMOTIVA kilometro	VEHICULO kilometro	TREM kilometro	LOCOMOTIVA kilometro	VEHICULO kilometro	TREM kilometro	LOCOMOTIVA kilometro	VEHICULO kilometro	TREM kilometro	LOCOMOTIVA kilometro
1917	$211	$165	$017	$420	$328	$033	$631	$493	$050	— $001	$002
1916	$206	$160	—	$426	$331	—	$632	$491	—	+ $023	+ $023
1915	$227	$174	—	$382	$294	—	$609	$468	—	— $009	— $018
1914	$219	$172	—	$399	$314	—	$618	$486	—	— $155	— $149
1913	$202	$166	—	$571	$469	—	$773	$635	—	— $022	— $026
1912	$198	$165	—	$597	$496	—	$795	$661	—	+ $341	+ $273
1911	$167	$143	—	$287	$245	—	$454	$388	—	+ $016	+ $019
1910	$183	$154	—	$255	$215	—	$438	$369	—	+ $013	+ $014
1909	$181	$151	—	$244	$204	—	$425	$355	—	— $009	— $004
1908	$184	$152	—	$250	$207	—	$434	$359	—	—	—

Até 1916, a escripturação referente aos vehiculos, na bitola de 1m,00, era feita, contando-se cada vehiculo de quatro eixos por dois vehiculos, razão porque não fizemos o confronto por vehiculo-kilometro.

Constam do quadro abaixo os preços medios annuaes, tomadas as tres bitolas de linha, dos materiaes usados na conducção de trens:

Annos	Carvão Tons	Oleo combustivel Kgms	Estopa Kgms	Outros oleos Litros	Lenha m.³ Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Lenha m.³ Bitolas de 1m,00
1917	19$720 (1)	—	$643	$734	3$894	3$542
1916	33$333	—	$655	$728	3$786	3$328
1915	39$481	$066	$533	$562	3$504	3$187
1914	35$889	$075	$455	$443	3$497	3$216
1913	39$631	—	$389	$363	3$648	3$268
1912	45$790	—	$371	$377	3$623	3$264
1911	39$850	—	$393	$403	3$310	2$745
1910	36$012	—	$387	$407	3$212	2$660
1909	32$370	—	$457	$409	2$828	2$577
1908	44$480	—	$511	$482	2$950	2$569
1907	40$282	—	$595	$531	2$866	2$522
1906	36$969	—	$577	$372	2$930	2$518
1905	39$283	—	$616	$447	2$962	2$586
1904	41$062	—	$581	$541	3$080	2$654
1903	46$664	—	$480	$556	3$251	2$653
1902	41$894		$494	$515	3$196	2$673
1901	59$512	—	$485	$577	3$023	2$665
1900	61$633	—	$607	$559	2$843	2$391
1899	64$063	—	$766	$780	2$461	2$383
1898	71$728	—	1$096	1$289	—	2$255
1897	59$088	—	$849	1$140	—	2$215
1896	50$000	—	$783	$847	—	2$225
1895	46$000		$758	1$056	—	2$185
1894	55$529		$890	1$360	—	2$057
1893	51$550	—	$852	1$291	—	2$491
1892	79$538	—	$796	1$061	—	2$260

(1) Preço feito pelo Almoxarifado para o saldo da ultima compra verificada antes da guerra.

III

Custeio da divisão

O total das despesas da locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de $1^m,60$, $0^m,60$ e $1^m,00$ foi o seguinte, comparado com 1916 a 1913.

ANNO DE	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00	TOTAL
1917	4.665:234$460	3.746:932$336	8.412:166$796
1916	4.064:793$640	3.280:888$279	7.345:681$919
1915	3.533:690$880	2.814:716$860	6.348:407$740
1914	3.267:105$550	3.007:272$890	6.274:378$440
1913	3.878:631$086	3.878:798$558	7.757:429$644
Comparação com 1916	+ 600:440$820	+ 466:044$057	+ 1.066:484$877
,, ,, 1915	+ 1.131:543$580	+ 932:215$476	+ 2.063:759$056
,, ,, 1914	+ 1.398:128$910	+ 739:659$446	+ 2.137:788$356
,, ,, 1913	+ 786:603$374	— 131:866$222	+ 654:737$152

Os quadros abaixo distribuem essas despesas em 1917, comparando-as com 1916 a 1913.

ANNO DE	Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1917	1 781:375$210	2.838.759$580	45:099$720	4.665:234$460
1916	1.565:365$610	2.471:132$330	28:295$700	4.064 793$640
1915	1.497:056$640	2.007:889$120	28:745$120	3.533:690$880
1914	1.423:358$880	1.808.956$700	34:789$970	3.267:105$550
1913	1 354:201$170	2 462:196$516	62:233$400	3.878 631$086
Comparação com 1916	+ 216 009$600	+ 367:627$200	+ 16:804$020	— 600:440$820
,, ,, 1915	+ 284:318$570	+ 830:870$410	+ 16:354$600	+ 1.131:543$580
,, ,, 1914	+ 358:016$350	+ 1 029.802$830	+ 10:309$750	+ 1.398:128$910
,, ,, 1913	+ 427:174$040	+ 376:563$014	— 17:133$680	+ 786 603$874

ANNO DE	Bitola de $1^m,00$			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1917	1.588 194$290	2 120:290$346	38:447$700	3.746:932$336
1916	1.387:532$110	1.857:960$169	35:396$000	3 280:888$279
1915	1.301:904$200	1.479:430$310	33:382$350	2.814:716$860
1914	1.362:010$930	1.610:352$710	34:909$250	3.007:272$890
1913	1.361:516$740	2.499:596$688	17:685$130	3.878 798$558
Comparação com 1916	+ 200:662$180	+ 262:330$177	+ 3:051$700	+ 466:044$057
,, ,, 1915	+ 286:290$090	+ 640:860$086	+ 5:065$350	+ 932:215$476
,, ,, 1914	+ 226:183$360	+ 509:937$636	+ 3:538$450	+ 789:659$446
,, ,, 1913	+ 226:677$550	— 379:306$342	+ 20:762$570	— 131:866$222

Total geral

ANNO DE	Pessoal	Material	Contas	Total
1917	3.369:569$500	4.959:049$876	83:547$420	8.412:166$796
1916	2.952:897$720	4.329:092$499	63:691$700	7.345:681$919
1915	2.798:960$840	3.487:319$430	62:127$470	6.348:407$740
1914	2.785:369$810	3.419:309$410	69:699$220	6.274:378$440
1913	2.715:717$910	4.961:793$204	79:918$530	7.757:429$644
Comparação com 1916	— 416:671$780	+ 629:957$377	+ 19:855$720	+ 1.066:484$877
„ „ 1915	+ 570:608$660	+ 1.471:730$446	— 21:419$950	— 2.063:759$056
„ „ 1914	+ 584:199$690	+ 1.539:740$466	— 13:848$200	+ 2.137:788$356
„ „ 1913	653:851$590	— 2.743$328	— 3:628$890	— 654:737$152

O quadro seguinte indica essas despesas subdivididas pelas diversas verbas:

Designação	Bitolas de 1m,60 e 0m,60 — ANNO DE 1917			Comparação com os annos de			
	Pessoal	Material	TOTAL	1916	1915	1914	1913
Administração	103:153$410	1.084$940	104:238$350	+ 3:207$550	+ 7:223$800	3:095$750	— 1:326$590
Despesas geraes de officinas	152:597$370	81:390$330	233:987$700	+ 49:481$320	+ 85:825$170	77:665$510	+ 64:923$220
Conservação do edificio de officinas	14.472$150	9:156$050	23:628$200	— 11 646$910	— 34:471$520	3:672$540	— 5:848$220
Conducção de trens	830:173$190	2.200:118$910	3.030:292$100	— 403:819$750	+ 859:946$010	995·455$950	+ 474:598$384
Reparação de locomotivas	241:621$740	104·132$410	345:754$150	+ 33:552$200	+ 34:547$110	39:837$210	+ 18:472$790
» » carros	144:481$000	138:222$900	282:703$900	+ 47:468$640	+ 115:251$470	101:414$740	+ 59:816$590
» » vagões	266:261$750	304 653$990	570:915$740	+ 53:900$150	+ 41:890$340	160·325$830	+ 182:506$280
Pensões	28:614$600	—	28 614$600	+ 3:854$100	+ 4:976$600	6:321$600	10:594$600
Total	1.781:375$210	2 838:759$530	4.620:134$740	+ 583:636$800	1.115:188$980	1.387:819$160	+ 808:737$054
Contas	—	—	45:099$720	+ 16:804$020	16:354$600	10:309$750	— 17:133$680
Total geral	1.781:375$210	2 838.759$530	4.665:234$460	+ 600:440$820	+ 1.131·543$580	1.398:128$910	786:603$374

Designação	BITOLA DE 1m,00						
Administração	103:730$680	830$280	104:560$960	4:777$920	5:753$080	+ 6:159$200	+ 1:928$520
Despesas geraes de officinas	158:561$320	59:858$690	218:420$010	21:022$640	47:939$740	+ 34:322$260	— 3:097$965
Conservação do edificio de officinas	22:958$260	19:182$010	42:140$270	29:566$350	24:654$260	+ 10:843$190	— 3:351$760
Conducção de trens	778:703$020	1.553:386$496	2.332:089$516	267:977$017	649:702$616	+ 504:258$846	— 315:520$207
Reparação de locomotivas	240:778$750	161:967$840	402:746$590	49 858$480	91:106$090	+ 49:537$370	58:221$230
» » carros	112:954$480	115:378$430	228:332$910	5:626$230	4:155$380	+ 32:351$440	— 11:602$880
» » vagões	161:727$780	209:686$600	371:414$380	87:343$720	103:353$960	+ 97:278$690	117:534$270
Pensões	8:780$000	—	8:780$000	— 180$000	485$000	1:370$000	3:260$000
Total	1.588:194$290	2.120:290$846	3.708:484$636	462:992$357	927:150$126	736:120$996	— 152:628$792
Contas	-	—	38:447$700	3:051$700	5:065$350	3:538$450	— 20:762$530
Total geral	1 588:194$290	2.120:290$846	3 746:932$336	466:044$057	+ 932:215$476	739:659$446	— 131:866$222

Referindo as despesas totaes da Locomoção em 1917, 1916, 1915, 1914 e 1913 as unidades de trabalho, temos os seguintes resultados:

Designação	Em 1917	Em 1916	Em 1915	Em 1914	Em 1913	Comparação com 1916	Comparação com 1915	Comparação com 1914	Comparação com 1913
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$									
Por trem-kilometro	1$802	1$710	1$727	1$770	1$810	+ $092	+ $075	+ $032	— $008
Por locomotiva-kilometro	1$173	1$075	1$065	1$076	1$156	+ $098	+ $108	+ $097	+ $017
Por vehiculo kilometro	$086	$090	$080	$083	$084	— $004	+ $006	+ $003	+ $002
Bitola de $1^m,00$									
Por trem-kilometro	1$014	1$005	1$018	1$017	1$133	+ $009	— $004	— $003	— $119
Por locomotiva-kilometro	$792	$780	$783	$799	$931	+ $012	+ $009	— $007	— $139
Por vehiculo-kilometro	$081	—	—	—	—	—		—	—

Considerando apenas os serviços retribuidos, excluindo os serviços de lastro, manobras e paradas com vapor, temos os seguintes resultados:

Designação	Em 1917	Em 1916	Em 1915	Em 1914	Em 1913	Comparação com 1916	Comparação com 1915	Comparação com 1914	Comparação com 1913
Bitolas de 1,60 e 0,60									
Por trem-kilometro	1$903	1$830	1$910	1$856	1$940	+ $073	— $007	+ $047	— $037
Por vehiculo-kilometro	$089	$096	$084	$084	$086	— $007	+ $005	+ $005	+ $003
Bitola de $1^m,00$									
Por trem-kilometro	1$065	1$056	1$089	1$106	1$230	+ $009	— $024	— $041	— $165
Por vehiculo-kilometro	$086	—	—	—	—				

O calculo por tonelada-kilometro de peso util, é feito abaixo, tomando-se as tres bitolas de linha, em 1917 e 1916:

Designação	Em 1917	Em 1916	Differença em 1917
Todas as Linhas			
Por tonelada-kilometro de peso util. . .	$027	$026	+ $001

Passamos a mostrar a producção de ferro e bronze, em 1917, e os seus preços médios.

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro entregaram, em 1917, ao Almoxarifado, para serem utilisados nos diversos serviços da Locomoção e de outras divisões, 774.570 kilogrammas de ferro fundido e 55.895 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras	$271,0
Bronze „ „ „	1$555,0

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 778.514,5 kilogrammas de ferro fundido e 57.326 de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kgrs.	Valor em réis	Quantidade em kgrs	Valor em reis
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$				
Reparação de locomotivas	35.738,0	8:655$840	6.340,0	9:724$780
„ „ carros . .	61.793,0	15:250$070	3.462,0	5:379$750
„ „ vagões . .	102.279,0	25:262$220	2.765,5	4:149$450
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	201.977,0	50:514$010	11.937,5	17:304$340
Total . . .	401.787,0	99:682$140	24.505,0	36:558$320
Bitola de $1^m,00$				
Reparação de locomotivas	167.101,5	41:213$445	11.421,0	16:882$830
„ „ carros . .	37.075,0	9:129$490	2.356,5	3:412$885
„ „ vagões . .	136.765,0	33:975$880	13.200,5	19:864$815
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	35.786,0	8:553$360	5.843,0	8:439$970
Total . . .	376.727,5	92:872$175	32.821,0	48:600$500
Total geral . .	778.514,5	192:554$315	57.326,0	85:158$820

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldados, fornecida annualmente ao Almoxarifado, pelas officinas de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços médios desses materiaes.

A contar de 1904, esta tambem incluida a quantidade de bronze fornecida pela fundição do Rio Claro.

ANNO DE	**Ferro fundido, moldado**			**Bronze fundido moldado**		
	Preço médio por kgrs.	**Quantidade total fornecida**	**Valor em réis**	Preço medio por kgrs	**Quantidade total fornecida**	**Valor em reis**
1917	$271,1	774.570,00	209:971$900	1$555	55.895,00	86:915$850
1916	$237,6	751.240.00	178:476$940	1$449	57.841,00	83:812$070
1915	$212,0	666.832,00	141:632$150	1$309	55.406,00	72:532$050
1914	$205,0	687.025,00	140:948$690	1$119	62.520,50	69:930$011
1913	$213,0	741.794,00	157:754$810	1$356	63.963,50	86:789$800
1912	$209,0	807.267,55	168:715$648	1$311	55.305,50	72:529$211
1911	$226,8	580.027,20	131:586$210	1$044	42.067,00	43:994$330
1910	$265,2	496.907,55	131:797$858	1$235	44.538,00	55:030$661
1909	$295,0	436.883,05	128:882$410	1$120	43.597,00	48:835$034
1908	$336,0	279.736,00	93:987$293	1$143	38.630,50	44:165$967
1907	$316,7	277.182,00	87:776$642	1$069	33.723,00	36:063$598
1906	$339,3	237.448,50	78:527$584	1$085	29.549,00	32:076$201
1905	$284,6	369.211,50	105:075$133	$950	37.947,00	36:073$165
1904	$298,6	397.535,50	118:700$022	1$085	39.491,00	42:863$545
1903	$292,7	453.057,50	132:631$438	1$215	43.809,00	53:215$646
1902	$278,7	509.036,50	141:874$457	1$382	42.590,50	58:862$094
1901	$304,8	363.531,00	110:796$646	1$750	39.333,50	68:853$220
1900	$331,3	290.962,50	96:419$503	1$832	24.162,75	44:285$482
1899	$328,7	354.794,25	116:626$603	1$635	31.418,50	51:380$315
1898	$302,3	359.314,00	108:160$021	1$691	27.722,00	46:900$039
1897	$291,2	381.402,50	111:092$870	1$744	27.550,50	48:050$465

Fornecimentos a diversos

Nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro, foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de 1.607:131$850, que se distribue na seguinte fórma:

BITOLAS DE $1^{m},60$ E $0^{m},60$

Designação	Em 1917			Comparação com os annos de			
	Pessoal	Material	Total	1916	1915	1914	1913
Engenheiros	64:022$130	151:495$170	215:517$300	— 30:619$930	+ 39:858$710	+ 42:645$200	— 238:650$810
Trafego	105:922$310	16:252$280	122:244$500	+ 13:373$580	+ 25:192$190	+ 28:469$740	+ 9:423$800
Telegrapho	3:742$210	638$920	4:381$130	— 11:825$670	— 8:859$140	— 12:901$670	— 12:796$760
Almoxarifado — Fundição de ferro	98:697$730	111:194$890	209:892$620	+ 31:417$680	+ 68:819$490	+ 68:095$730	+ 53:034$650
Almoxarifado — „ „ bronze	20:431$640	15:702$210	36:133$850	— 2:824$140	+ 1:061$950	+ 3.866$990	— 6:456$330
Almoxarifado — Materiaes para custeio	33:892$720	58:146$370	92:039$090	+ 40:573$350	+ 62:426$840	+ 61:867$550	+ 71:155$480
Horto Florestal				— 34$750	— 52$920	.	— 44$840
Contadoria — Custeio	4:903$490	1:702$050	6:605$540	— 6:808$490	+ 2:731$960	+ 4:985$410	+ 3:147$470
Almoxarifado — Custeio	1:286$580	1:028$760	2:315$340	— 2:375$180	+ 986$810	+ 1:854$010	+ 346$240
Particulares	36:821$580	85:927$580	122:749$160	+ 65:660$890	+ 45:516$960	+ 73:360$890	+ 40:685$500
Companhias de Estradas de Ferro	20:396$500	72:366$300	92:762$800	+ 7:677$440	+ 32:515$280	+ 70:045$630	+ 43:074$990
Pensões	28:614$600		28:614$600	+ 3.854$100	+ 4:976$600	+ 6:321$600	+ 7:276$600
Escriptorio Central da Companhia					— 281$320	— 110$040	
Passador de gado no Porto Taboado						— 1:011$680	
Vapor do rio Paraná							— 944$490
Total	418:801$490	514:454$530	933:256$020	108:568$880	274.888$410	348:389$360	— 30:848$500

Bitola de 1^m,00

Designação	Em 1917 Pessoal	Em 1917 Material	Em 1917 Total	Comparação com os annos de 1916	Comparação com os annos de 1915	Comparação com os annos de 1914	Comparação com os annos de 1913
Engenheiros	76:465$160	109:794$140	186:259$300	— 36:489$030	— 214:124$330	— 63:916$160	— 969$740
Trafego	92:089$190	21:047$090	113:136$280	— 12:212$390	— 21:137$810	— 10:468$750	+ 17:512$750
Telegrapho	4:372$760	1 789$760	6:162$520	— 10:098$730	— 13:464$600	— 6.649$790	+ 245$860
Almoxarifado { Fundição de ferro	.	.	.	.	.	.	.
Almoxarifado { „ „ bronze	14:070$100	36:711$900	50:782$000	+ 5:927$920	+ 13:321$850	+ 18:977$220	+ 20:485$950
Almoxarifado { Materiaes para custeio	34:365$780	54:971$390	89:337$170	+ 39:669$770	+ 60:680$000	+ 46:921$270	+ 43:195$680
Horto Florestal	1 859$660	1:209$120	3:068$780	+ 2:329$150	+ 1:984$260	+ 2.085$550	— 2:234$100
Contadoria - Custeio	.	.	.	.	.	.	— 1:831$230
Almoxarifado Custeio	633$070	73$040	706$110	+ 698$360	+ 686$120	+ 687$730	+ 706$110
Particulares	15:251$360	95:235$910	140:487$270	+ 79 060$130	+ 101:079$910	+ 102:685$280	+ 23:620$210
Companhias de Estradas de Ferro	30:009$310	45:147$090	75:156$400	+ 1.385$140	+ 47:905$400	+ 23:550$930	+ 15:996$820
Pensões	8.780$000		8:780$000	— 180$000	+ 485$000	+ 1:370$000	+ 2:275$000
Escriptorio Central da Companhia	.	.	.	.	.	— 1:815$960	.
Passador de gado no Porto Taboado	.	.	.	.	.	— 3:408$290	.
Total	307:896$390	365:979$440	673:675$880	70:095$320	- 52:684$200	110:019$080	119:253$260

O numero medio de empregados, durante o anno de 1917, vae indicado nos quadros seguintes:

Descripção	Bitola de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00	Todas as linhas	Total
Escriptorio				
Chefe da Locomoção			1	1
Chefe da Tracção			1	1
Inspector da Tracção		1	—	1
Engenheiro da Tracção		—	1	1
Chefe de Escriptorio			1	1
Desenhista			1	1
Desenhista praticante	1		—	1
Escripturarios e ajudantes	10	3	—	13
Praticantes	11	2	—	13
Continuo	1	—		1
Total	23	6	5	34
Officinas				
Chefe de Officinas	1	1	—	2
Sub-Chefe de Officinas	1	1		2
Engenheiro Praticante	1	1	—	2
Mestres de Officinas	5	6	—	11
Ajustadores	61	38	—	99
Aprendizes (officios diversos)	77	87	—	164
Caldeireiros e Funileiros	15	13	—	28
Carpinteiros	20	99		119
Ferreiros	18	25		43
Fundidores	17	4		21
Limadores	14	4	—	18
Malhadores	43	30	—	73
Operarios diversos	143	166		209
Pedreiros	6	4	—	10
Pensionistas	3	3	—	6
Pintores	9	25	—	34
Serradores	1	20		21
Serventes	11	7	—	18
Torneiros	24	19	—	43
Trabalhadores	77	133	—	310
Total	547	686		1.233

Descripção	BITOLA DE 1m,60 e 0m,60	BITOLA DE 1m,00	Total
Tracção			
Inspector de Locomotivas	1	1	2
Chefe de Deposito	1	2	3
Encarregados de Deposito	6	4	10
Escripturario	1	—	1
Praticante	—	1	1
Machinistas	83	108	191
Foguistas	99	105	204
Limpadores	43	51	94
Ajustadores	6	5	11
ajudantes e aprendizes	12	19	31
Bombeiros e guardas	11	6	17
Lenheiros e carvoeiros	109	52	161
Mensageiros	2	—	2
Operarios diversos	2	1	3
Pensionistas	4	—	4
Trabalhadores	11	4	15
Total	391	359	750
Fiscalização da Lenha			
Fiscal geral	1	—	1
Fiscaes ajudantes	3	4	7
Total	4	4	8

Os quadros abaixo offerecem confronto com os annos anteriores:

Descripção	BITOLA DE 1m,60 e 0m,60					BITOLA DE 1m,00					Pessoal de Administração occupado em todas as secções de linha				
	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913	1917	1916	1915	1914	1913
Escriptorios	23	21	17	18	18	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5
Officinas	547	530	525	522	520	686	669	656	657	636	—	—		—	—
Tracção	391	370	333	325	316	359	319	298	327	329	—	—	—	—	
Fiscalização da lenha	4	3	2	2	2	4	3	3	3	3	—		—	—	—
Total	965	924	877	867	856	1.055	997	963	992	973	5	5	5	5	5

Descripção	Total Geral				
	1917	1916	1915	1914	1913
Escriptorios	34	32	28	28	28
Officinas	1.233	1.199	1.181	1.179	1.156
Tracção	750	689	631	652	645
Fiscalização da lenha	8	6	5	5	5
Total . .	2.025	1.926	1.845	1.864	1.834

O augmento de pessoal foi de mais

2 nos escriptorios,
34 nas officinas.
61 na Tracção e
2 na secção de fiscalização de lenha.

Na Tracção, onde houve maior augmento, aquella quantidade para logo se justifica, com lenheiros admittidos para serviços nas diversas esplanadas, além do maior numero de pessoal de locomotivas e Encarregados de Depositos.

Houve, em Julho de 1917, augmento geral nos ordenados dos empregados, o que contribuiu, tambem, para o augmento verificado nas despesas do anno.

IV

Obras novas (Conta de capital)

Anno de 1917

Designação	Pessoal	Material	Total
Secção Paulista:			
Construcção de 1 automovel	9:670$910	5:738$030	15:408$940
Construcção de 7 carros para passageiros	36:569$190	90:461$760	127:030$950
Construcção de gaiolas para gado	52:442$580	110:385$760	162:828$340
Montagem de freios em vagões	1:483$930	2:192$330	3:676$260
Montagem das locomotivas ns. 90, 91, 92 e 93 (Typo Pacific	20:830$420	5:842$140	26:672$560
Custo das locomotivas ns. 90, 91, 92 e 93 (Typo Pacific)	—	715:082$830	715:082$830
Forno de camara dupla com bombas e ventilador	—	13:910$400	13:910$400
Torno completo para tarrachar	—	14:771$490	14:771$490
Total	120:997$030	958:384$740	1.079:381$770
Secção Rio Claro:			
Construcção de 20 gaiolas para gado	34$540	3$680	38$220
Construcção de mais 10 gaiolas para gado	6:178$710	26:338$300	32:517$010
Montagem de freio West em vagões	141$350	33$120	174$470
Total	6:354$600	26:375$100	32:729$700
Total geral	127:351$630	984:759$840	1.112:111$470

V

Conclusão

Demonstração dos Diagrammas annexos a este Relatorio

Nos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60
1	Despesa absoluta total com combustivel, desde 1903
2	Carvão consumido desde 1903.
3	Lenha consumida desde 1903.
4	Vehiculos-kilometro rebocados e seu custo médio em combustivel, desde 1903.

N.os

5 Despesa e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro, desde 1903. Bitola de 1m,60.

Bitola de 1m,00

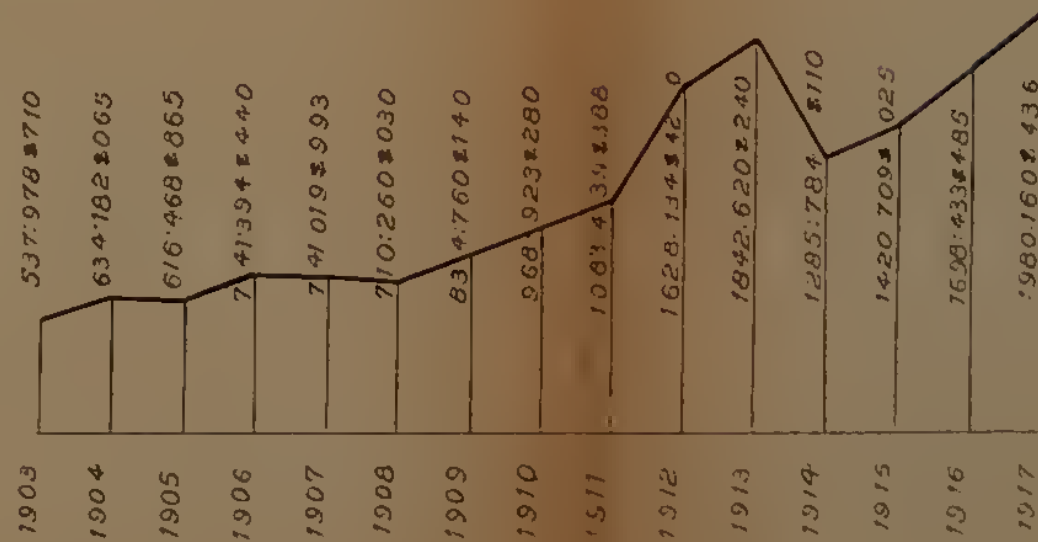
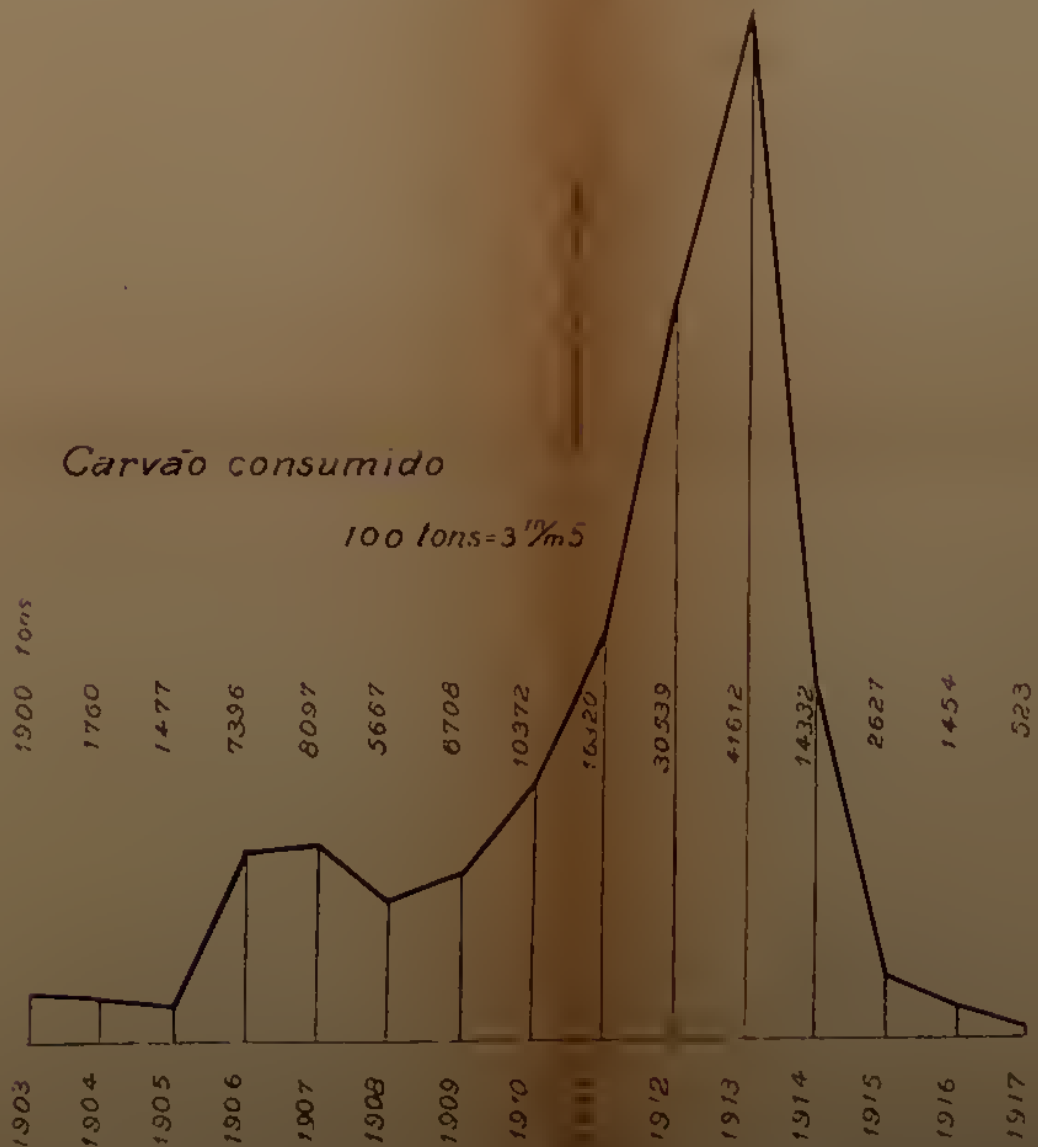
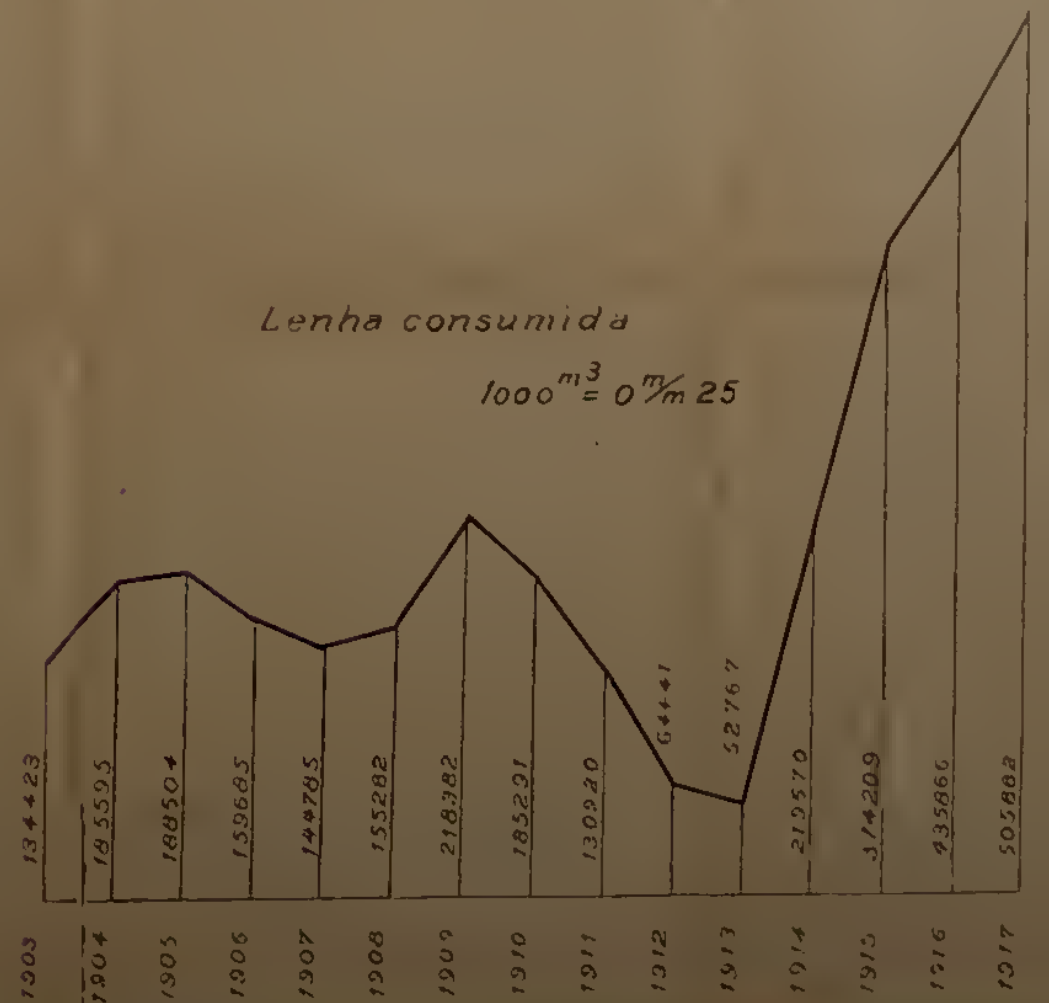
6 Despesa com combustivel nos trens em serviço desde 1903.
7 Carvão consumido desde 1903.
8 Lenha consumida desde 1903.
9 Vehiculos-kilometro reboeados desde 1903, e seu custo medio em combustivel
10 Despesa e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro, desde 1903.

11 Reparações de locomotivas das bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Pessoal.
12 Reparações de locomotivas das bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Material.
13 Reparações de locomotivas das bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Total.
14 Custo das reparações por locomotiva-kilometro desde 1903.
15 Numero de locomotivas existentes na bitola de 1m,60.
16 Numero de locomotivas existentes na bitola de 0m,60.
17 Reparações de locomotivas da bitola de 1m,00 — Pessoal.
18 Reparações de locomotivas da bitola de 1m,00 — Material.
19 Reparações de locomotivas da bitola de 1m,00 — Total.
20 Custo dessas reparações por locomotiva-kilometro.
21 Numero de locomotivas existentes na bitola de 1m,00.
22 Reparações de carros nas bitolas de 1m,60 e 0,60 — Pessoal.
23 Reparações de carros nas bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Material.
24 Reparações de carros nas bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Total.
25 Reparações de vagões nas bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Pessoal.
26 Reparações de vagões nas bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Material.
27 Reparações de vagões nas bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Total.
28 Reparações de carros na bitola de 1m,00 — Pessoal.
29 Reparações de carros na bitola de 1m,00 — Material.
30 Reparações de carros na bitola de 1m,00 — Total.
31 Reparações de vagões na bitola de 1m,00 — Pessoal.
32 Reparações de vagões na bitola de 1m,00 — Material.
33 Reparações de vagões na bitola de 1m,00 — Total.
34 Recapitulação das despesas da Locomoção, por conta de Custeio, bitolas de 1m,60 e 0m,60.
35 Recapitulação das despesas da Locomoção, por conta de Custeio, bitola de 1m,00.
36 Total das despesas por conta de Custeio.
37 Comparação das despesas totaes da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos.
38 Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (serviços retribuidos) bitolas de 1m,60 e 0m,60.
39 Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (serviços retribuidos) bitola de 1m,00.
40 Fornecimentos feitos a diversos desde 1903.

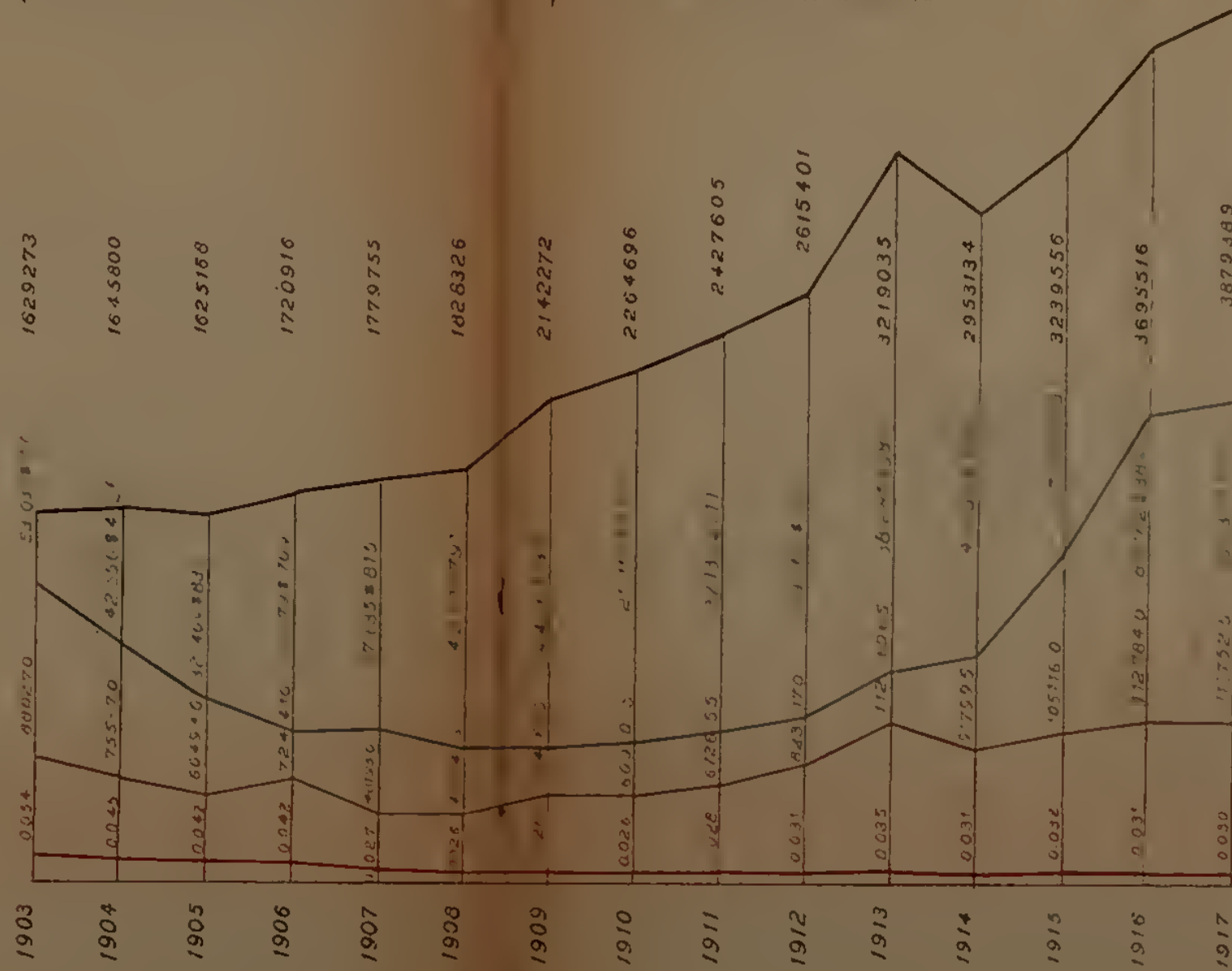
m,60

Vehiculos-
seu custo me

377
0568
8795

Bitolas de 1m60 e 0m60
Despesa absoluta total com combustivel
100:000$000 = 3 m/m
N°1
N°2
Carvão consumido
100 tons = 3 m/m 5
1900 tons
1760
1477
7396
8097
5667
6708
10372
30539
41612
14332
2627
1454
523
Veiculos-kilometros rebocados e seu custo medio em Combustivel
N°4
1 real = 0 m/m 5
1000000 veiculos-kilometros rebocados = 2 m/m
Lenha consumida
1000 m3 = 0 m/m 25
N°3
134423
185595
188504
159685
144785
155282
218382
185291
130920
64441
52767
215570
374209
435866
505888
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917

Bitola de 1m 60 (sómente)

Despesa e consumo com lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva - Kilometro.

N°5

25000 Kilometros = 1 m/m
1:000$000 = 1 m/m
0.lt. = 1 m/m
1000 lts = 0 m/m 25

Bitola de 1,m00

Despeza total com combustivel

20:000$000 = 1 m/m

N.º 6

Carvão

2000 tons = 5 m/m

N.º 7

Lenha

1000 m³ = 0 m/m 5

N.º 8

Reparações de Locomotivas

1 m/m = 10:000$000

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Pessoal

N.º 11

Anno	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Pessoal	261 456$310	288 337$400	262 109$200	[illegible].575$390	192 050$910	165.358$560	147 625$450	143 965$480	[illegible]	140 840$740	171.480$140	199.860$940	221 015$930	203:782$420	241:621$740

Material

N.º 12

Anno	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Material	113:000$671	139 971$984	123 452$780	89 326$297	120.334$112	124 314$306	155.701$768	120.[illegible]$801	[illegible]$16	131.356$310	155 801$220	106 056$000	90 191$110	108.419$530	104:132$410

Total

N.º 13

Anno	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Total	374 456$981	428 304$384	385 561$982	283 901$667	312.385$022	289.683$066	303.987$216	266.958$287	[illegible]	[illegible]	327 281$360	305 916$940	311.207$040	312.201$950	345:754$150

Custo das reparações por locomotiva-Kilometro

1 m/m = 10 reis

N.º 14

Anno	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Custo	$219	$260	$237	$165	$175	$153	$137	$115	$109	$099	$098	$101	$094	$083	$087

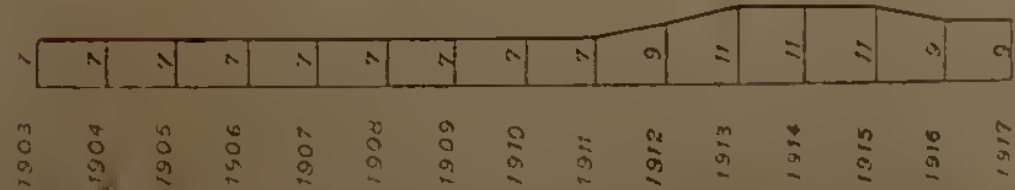
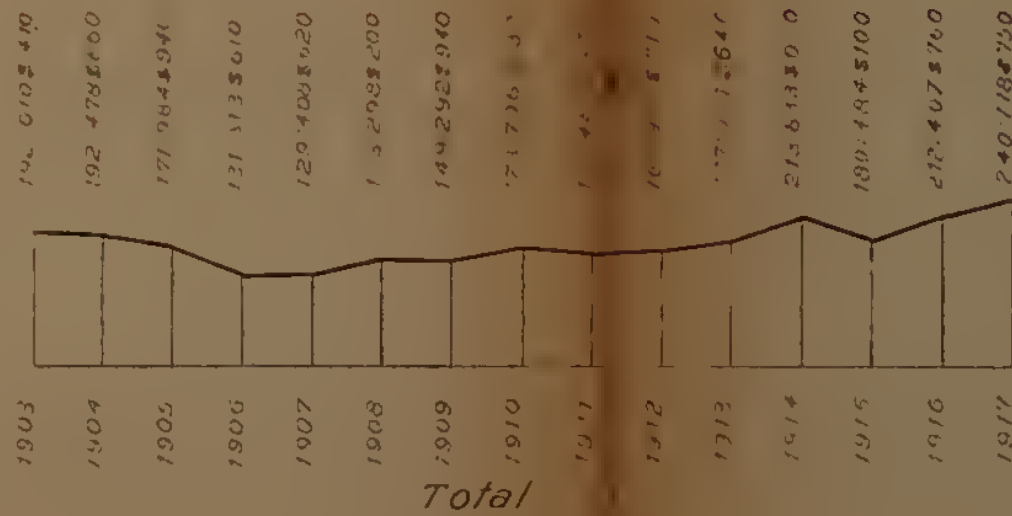
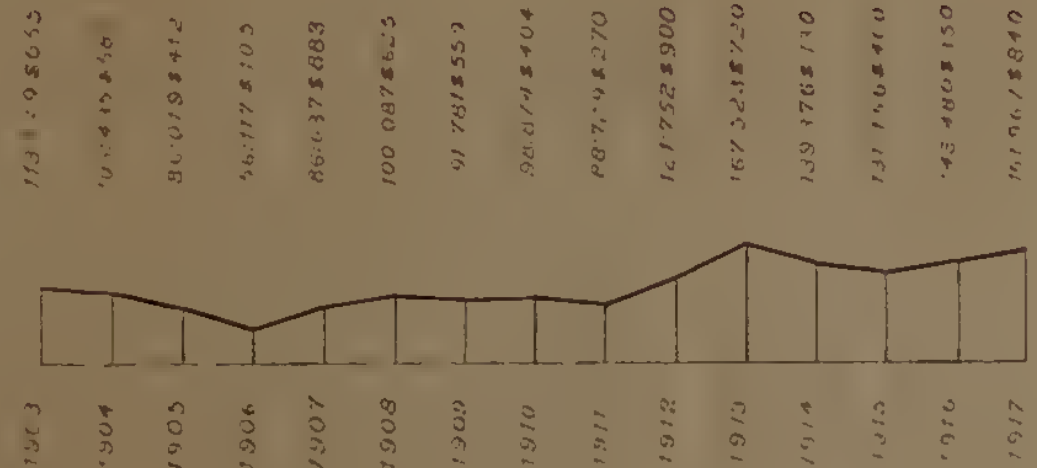
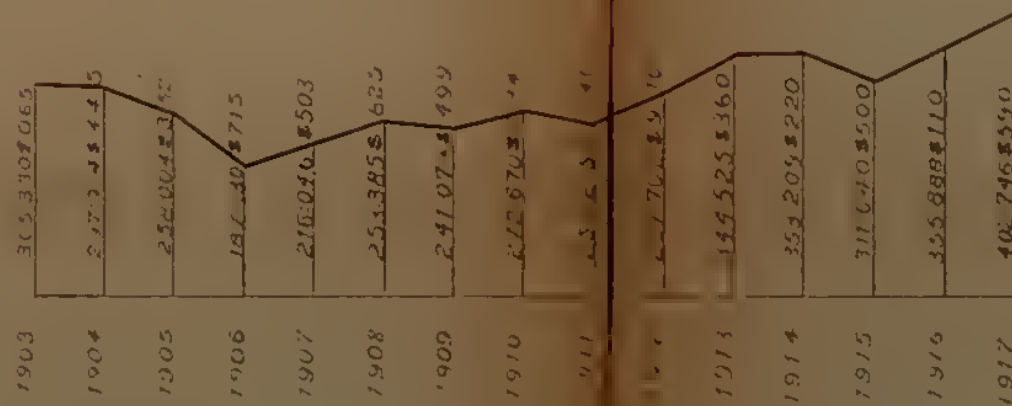
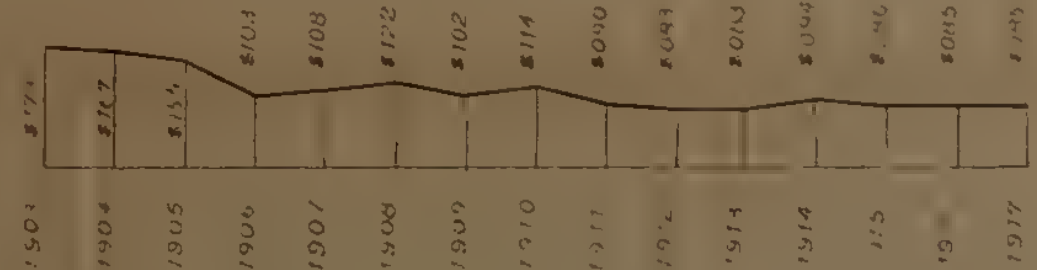
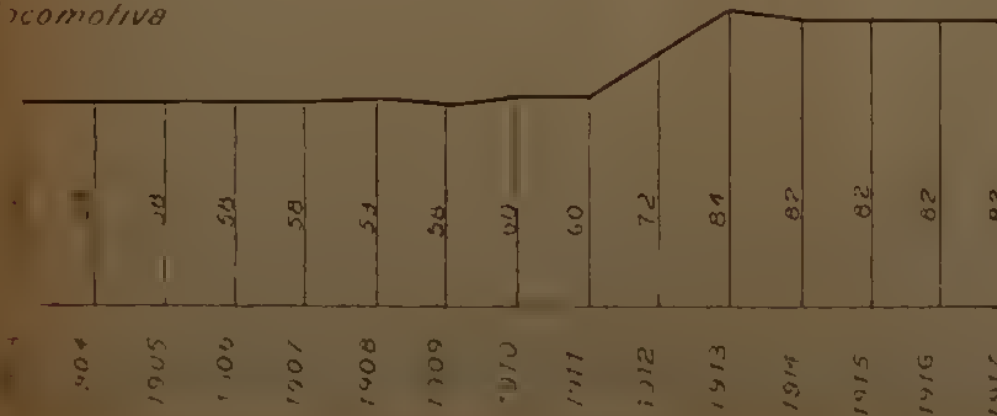
Numero de locomotivas

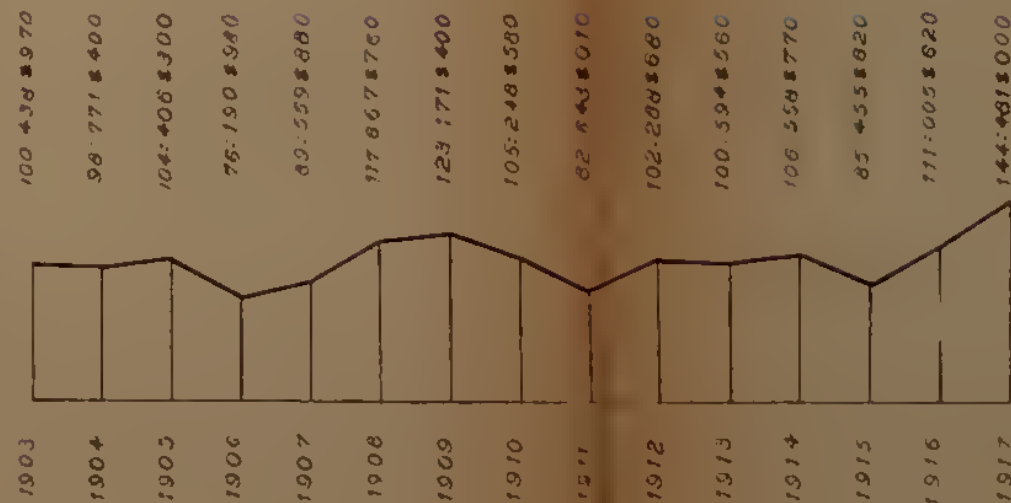
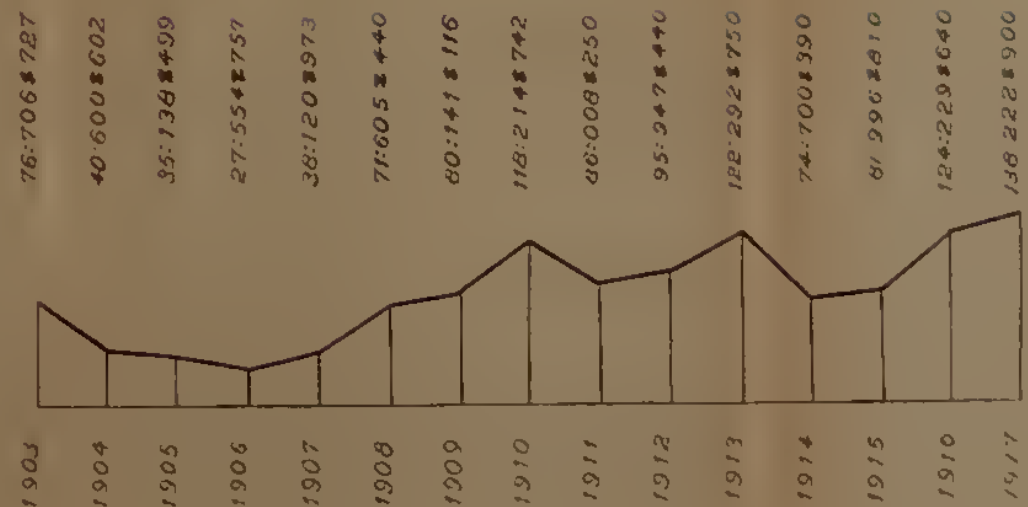
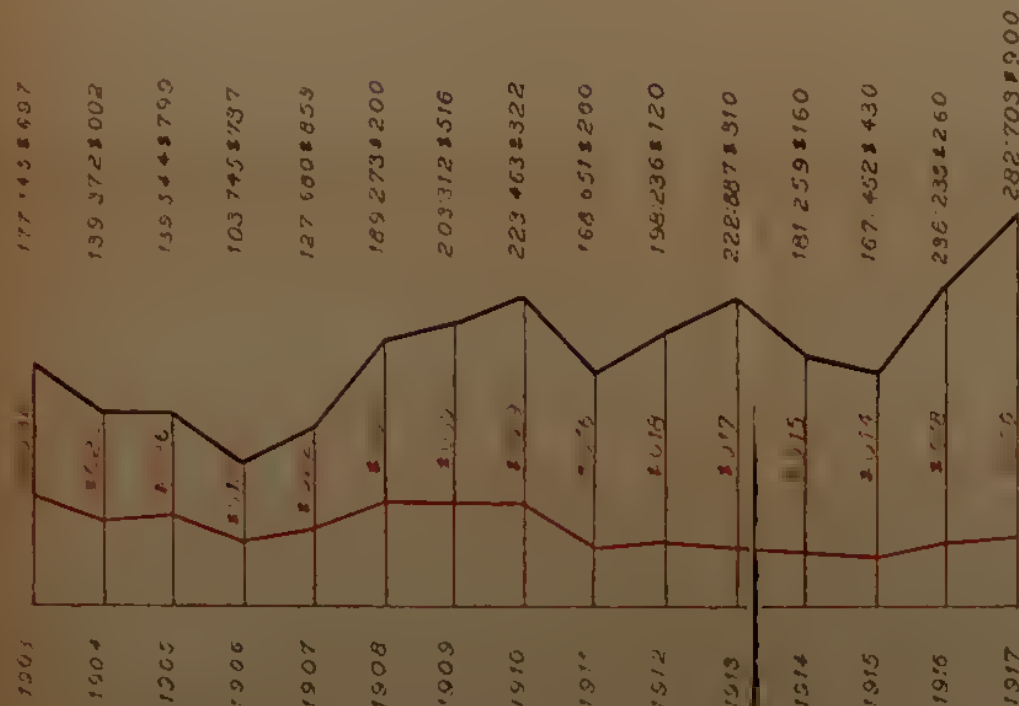
Bitola de 1m60

N.º 15

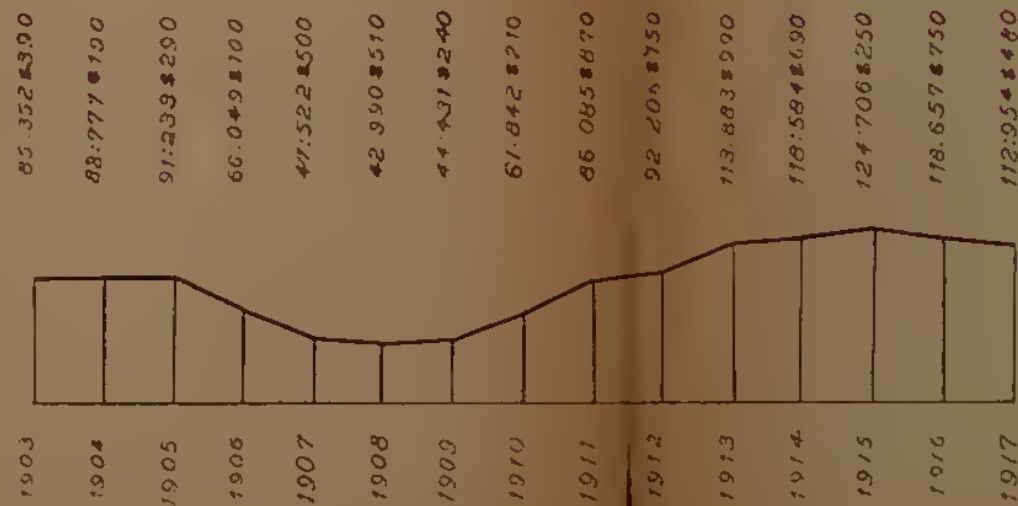
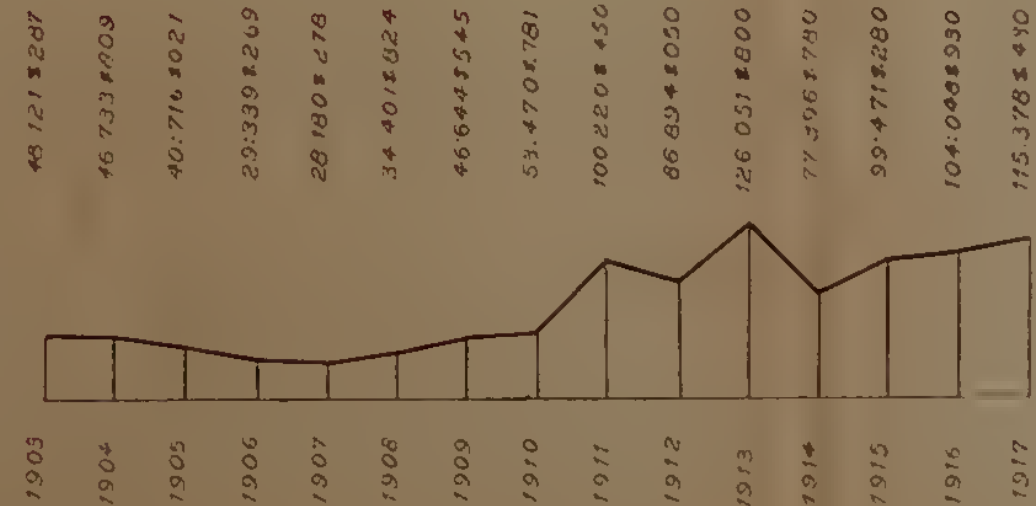
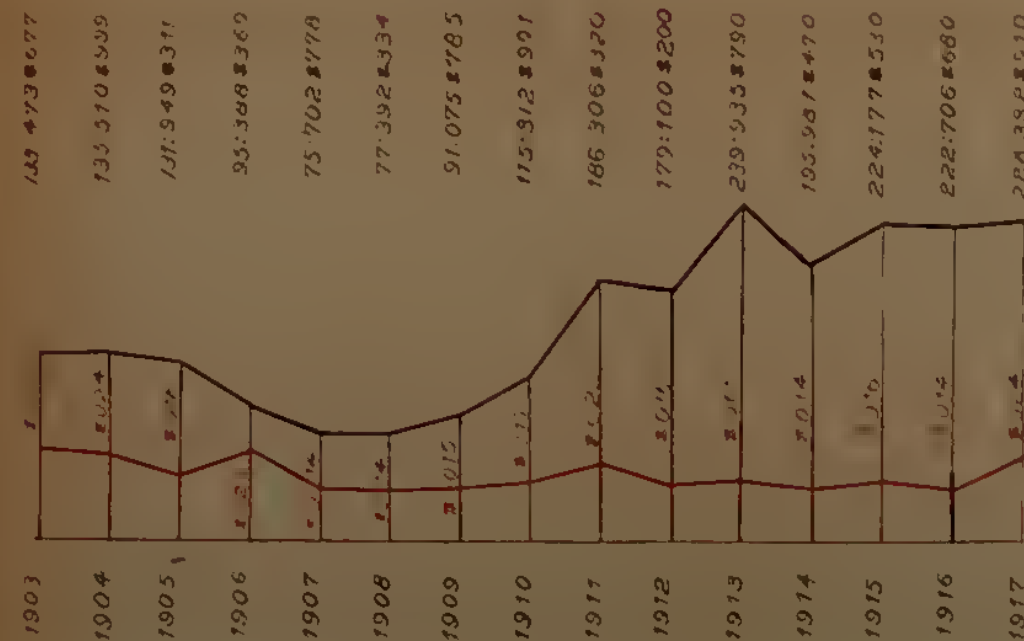
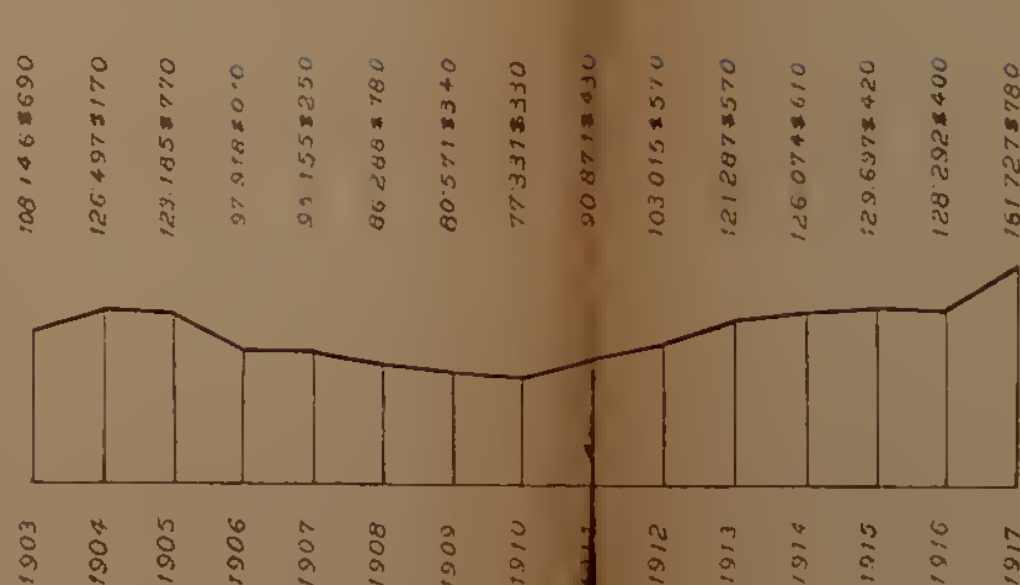
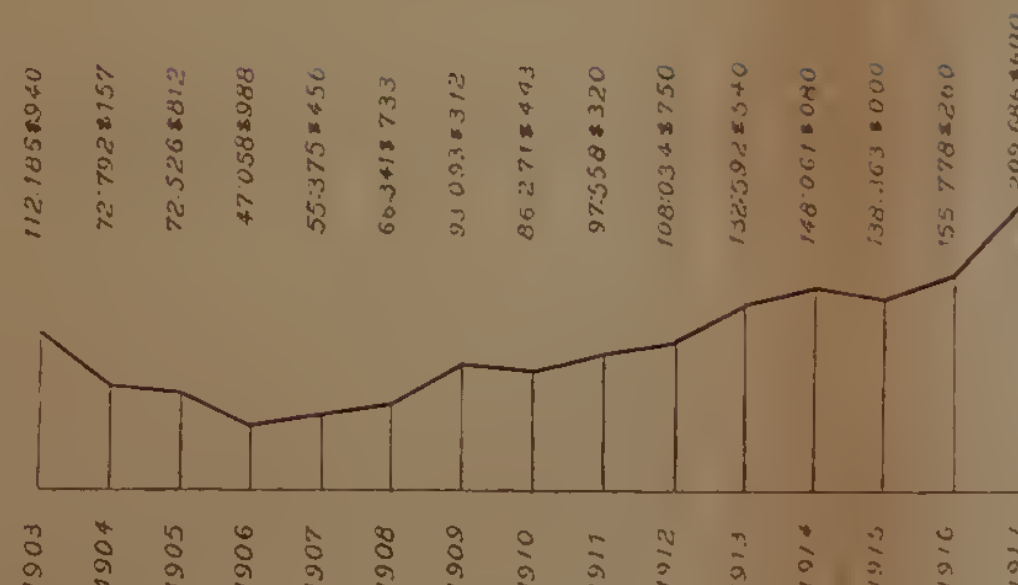
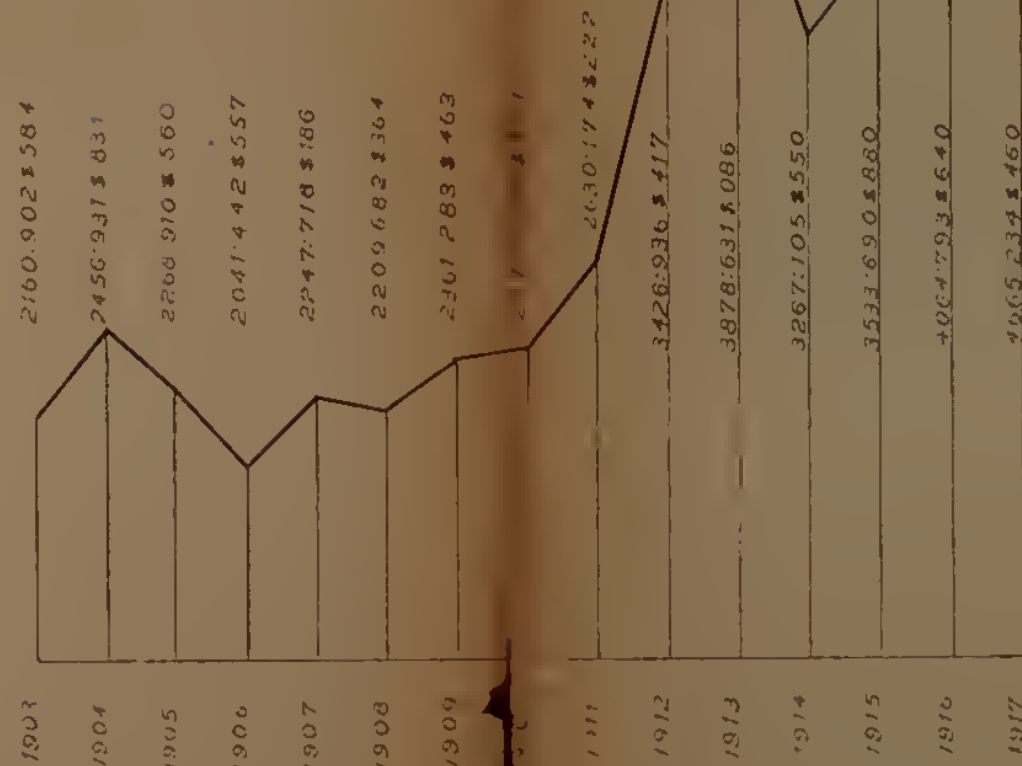
Numero de locomotivas

Bitola de 0m60.

N.º 16

Reparações de Locomotivas
Bitola de 1m00
1m/m = 10:000$000
Pessoal
Material
Nº 17
Nº 18
Total
Nº 19
Custo das reparações por locomotiva-kilometro
1m/m = 10 reis
Nº 20
Numero de locomotivas

Reparações de Carros

Bitolas de 1^m60 e 0^m60

Reparações de Vagões
Bitolas de 1m60 e 0m60.
Pessoal
1 m/m = 5.000$000
167 891$260
182 169$410
181 425$640
171.912$180
174 670$540
244 478$250
274 330$790
245 263$790
266 261$750
N°25
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1912
1913
1914
1915
1916
1917
Material
156 814$334
145 140$510
109.747$305
134 321$136
142 624$836
130 901$195
86.204$298
107 961$990
130 650$570
166 111$660
254 694$610
271 751$800
304 655$990
N°26
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1914
1915
1917
Total
336 438$744
326 566$150
258 785$445
305 511$735
255 034$140
517 015$590
570 915$740
N°27
150 000
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1912
1913
1914
1915
1916
1917
Custo das reparações por vagão-kilometro
1 m/m = 1 real

Reparações de Carros

Bitola de 1^m00

Reparações de Vagões
Bitola de 1m00
1%m=5.000$000
Pessoal
Material
Total
Nº31
Nº32
Nº33
— Custo das reparações por vagão-kilometro 1%m=1 real

Recapitulação das despesas da Locomoção (Por conta de custeio)
Bitolas de 1,m60 e 0,m60
1m/m = 20:000$000
Nº 34
1500:000$000
Bitola de 1,m00
Nº 35
1000:000$000
Total
1m/m = 50:000$000
Nº 36

Bitolas de $1^{m}60$, $1^{m}00$ e $0^{m}60$

Comparação das despesas da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos

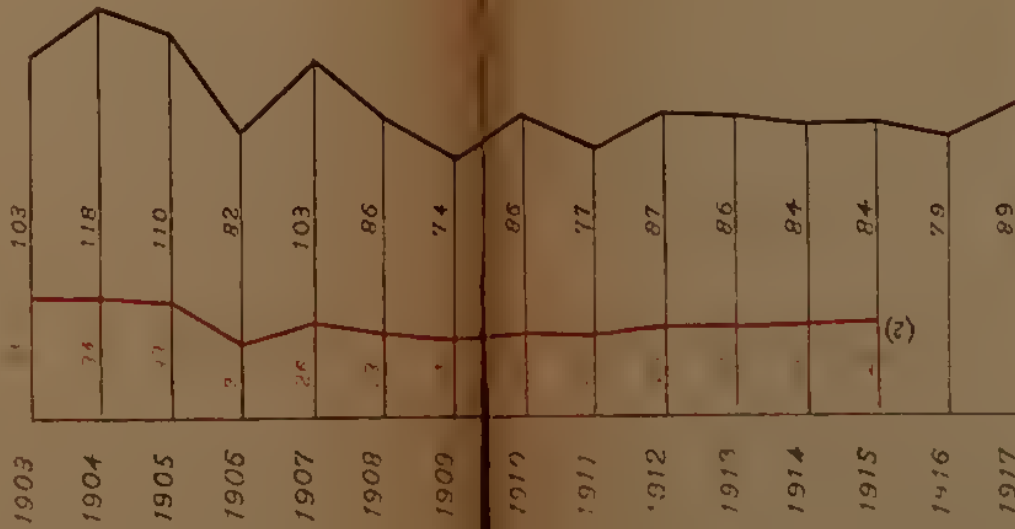
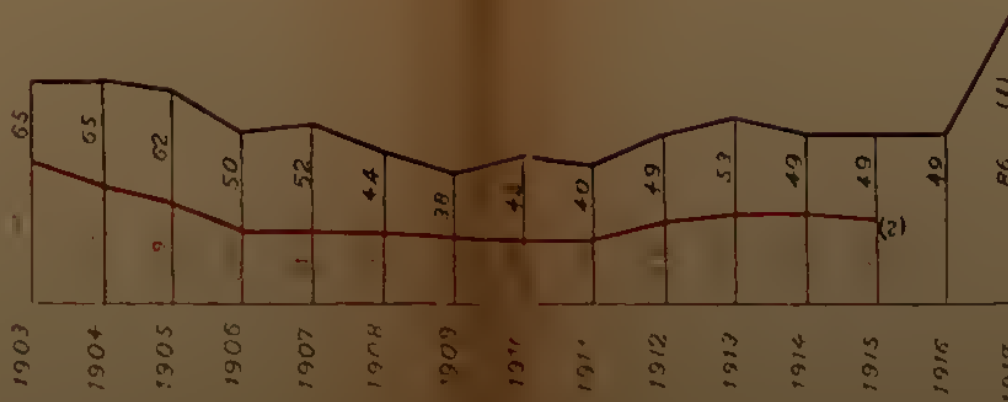
(1) Interrompemos este diagramma em 1917 em virtude do novo systema da escripturação adoptado [illegible] em novo diagramma

Preço do Vehiculo-Kilometro e d tonelada-Kilometro de peso util

(Conta de Custeio)

(Serviços retribuidos)

Bitolas de $1^m 60$ e $0^m 60$

1 m/m = 2 reis

Bitola de $1^m 00$

Vehiculo Kilomet
Tonelada Kilom tr

(2) Tonelada-Kilometro - todas as linhas - 1916 = ; 1917 =

(1) Vehiculo-Kilometro de 4 eixos a contar de 1917

(2) A tonelada-Kilometro, a contar de 1916, figura num só total pª as tres secções da linha conforme se vê acima

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com sede em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro.

Todas as compras, em geral, são feitas mediante concorrencia, pedindo-se preços as diversas casas do extrangeiro de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1917 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor de materiaes existentes em 1 de Janeiro de 1917		1.917:809$578
Directamente do extrangeiro		1.554:358$610
Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, a saber:		
Dormentes.	181:861$160	
Impressos, livros, objectos para escriptorio	186:263$995	
Lenha	3.900:761$875	
Madeira nacional . .	177:867$738	
Diversos	1.838:988$290	6.285:743$058
Provenientes das officinas		478:184$730
Total do debito .		10.236:095$976

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia		
Por conta do ensteio.	6.703:345$589	
Por conta do capital.	787:286$811	7.490:632$400
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos		276:726$760
Materiaes cedidos a outras Companhias e a particnlares:		
Material velho	74:763$470	
Material novo	70:215$600	144:979$070
Restituição de direitos		144:963$719
Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1917		2.178:794$027
Total do credito		10.236:095$976

O saldo de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1917, na importancia de 2.178:794$027, de accordo com o relatorio do Almoxarifado, está assim discriminado:

Combustivel	235:098$170
Ferramentas	47:991$059
Installações electricas	33:562$000
Inflammaveis e explosivos	61:279$629
Impressos, livros e objectos para escriptorio	76:858$116
Lubrificantes	10:671$833
Machinismos para officinas	6:878$070
Madeiras diversas	9:065$124
Material sanitario	9:023$867
» para construcção	6:860$870
» » telegrapho	40:281$019
» » freio	46:307$962
» » carros e vagões	154:670$610
» » locomotivas	565:233$199
» » linha	99:080$037
Metaes diversos para obras e fundição	476:777$780
Obras fundidas	40:300$854
Parafusos, porcas e rebites	44:741$239
Tintas e vernizes	81:604$976
Tubos para agua e vapor	41:158$713
Diversos	91:348$900
Total	2.178:794$027

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e Depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua natureza. O resultado foi o mais lisonjeiro possivel, sendo tanto as sobras como as faltas em quantidades insignificantes e todas justificadas.

E' digno de louvor o Almoxarife, Snr Carlos Emilio de Azevedo Marques, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia Paulista.

Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfacção e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, Chefes das diversas

Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica que a ellas têm dado, a seus ajudantes bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço do custeio de suas linhas ferreas, durante o anno de 1917, um effectivo médio de 5 241 empregados, assim distribuidos :

Repartições	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Estatistica, Contadoria e Almoxarifado	194	0,150	3,7
Trafego e Telegrapho	2.008	1,557	38,3
Locomoção	2.025	1,569	38,6
Linha e Edificios	1 014	0,786	19,4
Total . . .	5 241	4,062	100,0

Jundiahy, 30 de Abril de 1918

Francisco Paes Leme de Monlevade.

Inspector Geral.

Designação	BILHETES		
	1.ª Classe		2.ª
	Quantidade	Producto	Quantidade
Estações (trafego proprio e extranho)	394.429,5	1.698:732$840	1.418.438
Trafego em transito:			
Mogyana via Campinas . .	38.882,5	115.607$260	43.739,5
» » Baldeação . .	4.794	32.429$430	3.179
» » Guatapará . .	32	290$380	124,5
» Pontal . . .	14	37$260	16
C. C. Luz e Força . . .	36	91$980	36
Funilense	198	520$780	44
Itatibense	2.780,5	2:817$320	6.458
S. P.-Minas via Campinas	3	9$450	10
» » » Baldeação	. . . .	. . . . .	1
» » » » Guatapará	. . . .	. . . . .	. . . .
» » » » Pontal .	. . . .	. . . . .	. . . .
Araraquara	3.693,5	48:072$540	9.314
Dourado	3.131,5	40:314$510	5.973,5
S. P.-Goyaz via Bebedouro	355,5	5:945$340	1.530,5
» » » Passagem .	321,5	5:112$750	658,5
Monte Alto	168,5	2:562$200	278
Noroeste	50,5	697$890	37
Araraquara via R. Bonito .	. . . .	. . . . .	. . . .
Dourado via Araraquara .	51	676$560	30
Sorocabana via Itaicy . .	. . . .	. . . . .	. . . .
Sorocabana via Agudos . .	. . . .	. . . . .	2
Somma do transito .	54.512	255:185$650	71.431,5
TOTAL . . .	448.941,5	1.953:918$490	1.489.869,5

Jundiahy, 30 de Abril de 1918.

RELATORIO

DO

CHEFE DO SERVIÇO FLORESTAL

Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatorio do Serviço Florestal, correspondente ao anno proximo findo.

Com elevada consideração,

De V. Ex.

Att.° Ven. Obr.°

Edmundo Navarro de Andrade,

Chefe do Serviço Florestal.

Rio Claro, 1 de Abril de 1918.

SERVIÇO FLORESTAL

Actualmente, o Serviço Florestal tem a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, com uma área total de 2.966 alqueires de terras, ou sejam 7.177 hectares, todos marginando as linhas de bitola de $1^m,60$.

No seguinte quadro vem discriminada a área de cada um dos seus hortos:

Hortos	Em alqueires	Em hectares
Jundiahy	43,24	104,6
Boa Vista	72,19	174,7
Rebouças	355,25	859,7
Tatú	310,00	750,2
Cordeiro	107,25	259,5
Loreto	348,41	843,2
Rio Claro	1.061,60	2.569,1
Camaquan	667,75	1.615,8
Total	2.965,69	7.176,8

Com a acquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de dezembro de 1917, a importancia de 951:204$440, o que dá como preço médio do alqueire, incluindo as despesas de escriptura, registo, etc., a quantia de 321$678, descontando-se da área total uma parcella de 8 alqueires que a Companhia já possuia junto á estação de Boa Vista. Por hectare a importancia despendida foi de 132$897

A despesa com a acquisição de terras foi assim repartida pelos differentes hortos :

Jundiahy	17:836$260
Boa Vista	18:784$325
Rebouças	75:963$655
Tatú	139:190$700
Cordeiro	37:459$400
Loreto	109:608$500
Rio Claro	413:706$900
Camaquan	138:654$700

Em 31 de dezembro de 1917, haviam definitivamente plantadas 3.502.100 arvores, das quaes 3.430.300 eram eucalyptos, ou mais 1.387.720 do que em egual data do anno anterior.

O seguinte quadro indica o numero total de arvores plantadas em 31 de Dezembro de cada anno, a contar da data do inicio da cultura florestal :

ANNOS	N.º de arvores	Differença a mais sobre o anno anterior
1904. . .	16.050	—
1905.	27.560	11.510
1906.	39.455	11.895
1907.	46.223	6.768
1908.	60.000	13.777
1909.	85.600	25.600
1910. . . .	188.400	102.800
1911.	321.612	133.212
1912.	575.337	253.725
1913.	685.863	110.526
1914.	958.460	272.597
1915.	1.210.460	252.000
1916.	2.114.380	903.920
1917.	3.502.100	1.387.720

O seguinte quadro, em que vêm apenas mencionadas as plantações de eucalyptos em 31 de Março de cada anno, data do encerramento do periodo de plantio, mostra mais claramente a marcha dos nossos trabalhos, a partir da época em que o Serviço Florestal, terminada a sua phase experimental, passou a constituir um novo departamento desta Companhia :

Plantações em 31 de Março

	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Jundiahy	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	40.000	40.000	40.000
Boa Vista	20.000	29.000	29 000	46.600	46.600	46.600	46.600	63.700	75.000	129.500
Loreto	—	—	—	41.100	89.700	163.900	235.400	353.400	573.050	738.100
Rio Claro	600	23.100	131.300	274.500	436.300	550.200	640.700	735.000	1.616.350	2.274.700
Cordeiro			—	—			—	—	—	80.000
Tatú	—	—	—		—			28.100	276.000	447.500
Camaquan		—	—	—	—		—	—	140.000	406.000
Total	52.600	84.100	192.300	394.200	604.600	792.700	954.700	1.220.200	2.720.400	4.115.800

Se a isto accrescentarmos as essencias florestaes indigenas existentes, verifica-se que em 31 de Março ultimo haviam plantados no Serviço Florestal 1.190 alqueires de terras, ou 2.890 hectares, com 4.187.600 arvores, das quaes.... 4.115.800 eucalyptos.

Tendo a Companhia despendido até 31 de Dezembro de 1917 com o seu Serviço Florestal a quantia de 1.662:632$609 e existindo, então, nos seus hortos 3.502.100 arvores definitivamente plantadas, tem-se que cada arvore está á Companhia por 475 réis, em média, comprehendendo todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em Janeiro de 1904. E isto sem levar em conta os melhoramentos realizados nos terrenos adquiridos, as bemfeitorias agora alli existentes e sem tomar em consideração que uma grande parte das despesas effectuadas em 1917 foi feita com o preparo das terras para as plantações de Janeiro a Março do corrente anno.

É interessante comparar-se o preço médio de cada arvore plantada nos diversos annos de vida do Serviço Florestal, notando-se uma enorme differença logo que terminou a phase experimental e que foi iniciada a cultura em larga escala:

Até 31 de dezembro de 1908	2$362
,, ,, ,, ,, ,, 1909	2$008
,, ,, ,, ,, ,, 1910	1$177
,, ,, ,, ,, ,, 1911	$808
,, ,, ,, ,, ,, 1912	$805
,, ,, ,, ,, ,, 1913	$873
,, ,, ,, ,, ,, 1914	$845
,, ,, ,, ,, ,, 1915	$811
,, ,, ,, ,, ,, 1916	$550
,, ,, ,, ,, ,, 1917	$475

Como ficou dito em outro logar, de 18 de Janeiro de 1904 a 31 de Dezembro de 1917, despendeu a Companhia com o seu Serviço Florestal a importancia de 1.662:632$609, assim discriminada durante aquelle lapso de tempo:

Até 31 de Dezembro de 1908	148:106$832
Em 1909	32:952$054
,, 1910	40:118$098
,, 1911	57:294$015
,, 1912	130:702$640
,, 1913	180:609$390
,, 1914	196:488$205
,, 1915	156:023$670
,, 1916	245:055$989
,, 1917	475:281$716

e assim distribuidas pelas seguintes verbas:

Administração	297:345$100	
Horto de Jundiahy	159:152$026	
„ „ Boa Vista	55:465$269	
„ „ Rebouças	1:344$975	
„ „ Tatú	59:010$059	
„ „ Cordeiro	2:288$600	(menos)
„ „ Loreto	315:284$158	
„ „ Rio Claro	761:225$799	
„ „ Camaquan	16:093$823	

O saldo de 2:288$600 do horto de Cordeiro, é proveniente da venda de lenha dos mattos alli existentes. Essa venda produziu o rendimento liquido de 7:476$600, que deu para o pagamento de todas as despezas de plantação de eucalyptos alli feitas até 31 de Dezembro ultimo, deixando ainda aquelle saldo.

A Companhia resolveu, juntamente com a do eucalypto, tentar outras culturas, uma vez que em alguns de seus hortos dispõe de terras boas, com o fim do custear em parte as suas plantações florestaes. Foi tambem resolvido conservar-se uma parte dos cafezaes existentes por occasião da compra das terras, mantendo actualmente o Serviço Florestal em cultura cerca de 330.000 cafeeiros que, nos dois ultimos annos, renderam, livres de fretes e commissões 250:972$450. Em 1917, a renda total das diversas culturas mantidas pelo Serviço e da venda de lenha dos mattos que vão sendo derrubados para a sua substituição por eucalyptos, foi de 168:538$410 e desde que foi esta medida posta em pratica pela Companhia, 633:683$159, assim distribuida pelos differentes hortos:

Jundiahy	11:757$810
Boa Vista	5:467$900
Tatú	24:918$931
Cordeiro	7:476$600
Loreto	117:479$330
Rio Claro	407:735$048
Camaquan	58:847$540

Em 1917, o Serviço Florestal forneceu á propria Companhia, dos seus mattos, 45.674 metros cubicos de lenha tendo sido este fornecimento, em 1916, de 44.040 metros cubicos.

Os grandes viveiros de eucalyptos continuam installados no horto de Rio Claro, séde do serviço, cabendo-lhes

o fornecimento de mudas a todos os outros hortos. Em 1917, o viveiro contava 1.305 alfôbres ou canteiros de tres metros quadrados, o que dá para a área total occupada pelas sementeiras exactamente 3.915 metros quadrados, contra 602 alfôbres em 1916, com uma área util de 1.806 metros quadrados.

Como cada metro quadrado de canteiro necessita de cincoenta grammas de sementes, quer isto dizer que foram precisos para as sementeiras de 1917 cerca de 200 kilos de sementes, (exactamente 195.750 grammas) ou mais 105 kgrs. do que no anno anterior, em que foram precisos 90.300 grammas. Todas as sementes foram fornecidas pelas plantações do horto de Jundiahy, que, além destas, ainda vendeu a particulares 5:358$190, contra 1:402$300 em 1916.

Tudo nos leva a crêr que, d'ora avante, aquelle horto poderá ser custeado exclusivamente com o producto da venda de sementes a particulares, além de fazer o fornecimento integral de quantas precisemos para os nossos trabalhos. As nossas sementes têm sobre as extrangeiras, além da enorme differença de preço, a vantagem de ser colhidas em arvores adultas e já acclimadas.

Em 1917, o viveiro de Rio Claro forneceu 71.750 caixões com 3.587.500 mudas de eucalyptos, que foram empregadas nas novas plantações e na replanta das falhas das plantações anteriormente feitas. Em 1916, do viveiro haviam sahido 41.279 caixões com 2.063.950 mudas.

A despesa com a mão de obra nos viveiros, em 1917, foi de 6:268$150 e como o numero de mudas uteis produzidas foi de 3.587.500, isto representa por muda uma despesa inferior a 2 réis (exactamente 1,7).

Em principio do corrente anno foi publicado pelo Chefe e Ajudante do Serviço Florestal, com o auxilio da Companhia, um novo livro sobre a cultura e exploração dos eucalyptos, onde se encontram mencionados detalhadamente todos os dados sobre os trabalhos e experiencias realizadas por este departamento da Companhia.

Rio Claro, 1 de Abril de 1918.

Edmundo Navarro de Andrade,

Chefe do Serviço Florestal.